



***MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
DIRECCION DE PLANIFICACION SECTORIAL***

***Aporte del Sector Infraestructura y Transportes al
Desarrollo Económico y Social
2009***

Enero 2010

INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente documento es proporcionar un breve resumen de los logros alcanzados por el sector infraestructura y transportes al cierre del año 2009; así como su aporte al desarrollo económico y social del país.

La infraestructura en sus diferentes modos constituye uno de los factores más importantes en el desarrollo económico de todo país, dado que existe una relación directamente proporcional entre el estado de ésta y el crecimiento económico. La adecuada provisión de infraestructura facilita las mejoras en la productividad y la competitividad de una nación.

Este Sector es de gran importancia dentro de la economía nacional, debido a que constituye uno de los medios para promover actividades económicas generadoras de divisas, como es el caso del turismo y las exportaciones; asimismo, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes

Por lo anterior, y con el propósito de impulsar el desarrollo de obras de infraestructura y transportes que fueron postergadas en años anteriores, esta Administración está realizando esfuerzos importantes, para mejorar la asignación de recursos que permitan ejecutar obras en el campo vial, aéreo, portuario, fluvial, ferroviario, transporte público y de seguridad vial, que proporcionen servicios más eficientes, seguros y a un menor costo para los usuarios.

La ejecución de algunas obras de infraestructura ha sido posible, gracias a la apertura por parte del Ministerio de Hacienda en la utilización de financiamiento a través de Organismos financieros Internacionales, como es el caso del Banco Centroamericano de Integración Económica, Banco de Reconstrucción de Alemania (KfW), Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Corporación Andina de Fomento (CAF), entre otros, así como a la disponibilidad de recursos de Presupuesto Nacional que fueron canalizados a obras de infraestructura en el año 2009.

1- FORMULACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

El Plan Nacional de Desarrollo vigente, constituye una herramienta de gran utilidad para las autoridades superiores encargadas de dictar las políticas que regirán el desarrollo del Sector Infraestructura y Transportes. Su conformación a nivel sectorial propicia la formulación y seguimiento de los proyectos estratégicos necesarios para el desarrollo económico y social del país.

Mediante el Decreto Ejecutivo N° 34582-MP-PLAN, se crean los diferentes sectores que constituyen el Poder Ejecutivo con sus respectivas rectorías. Para el caso particular del sector transportes, la rectoría recae en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las instituciones que lo conforman son las siguientes:

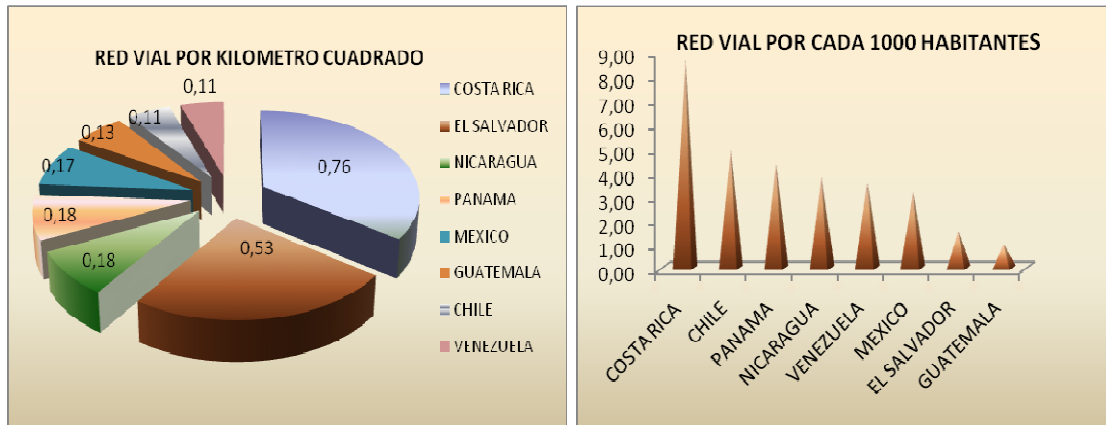
- ✓ *Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*
- ✓ *Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).*
- ✓ *Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).*
- ✓ *Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).*

*Por otra parte, es importante destacar que el Sector Infraestructura y Transportes se planteó varias metas sectoriales, que espera alcanzar al cierre del año 2010, en el tanto se ejecuten las acciones estratégicas formuladas a nivel institucional. Estas acciones contribuyen de manera integral para enfrentar los principales retos formulados por el Gobierno, como es la promoción del turismo y las exportaciones en el marco de un mejoramiento de la competitividad, es decir, se pretende atender y mejorar la infraestructura en transportes (carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarril), reto que fue formulado como una meta a nivel nacional, a saber: **“Recuperar y ampliar la infraestructura de transporte del país”**.*

2- SITUACION Y LOGROS DE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE

2.1 INFRAESTRUCTURA VIAL

Costa Rica a nivel Centroamericano es el país con la mayor extensión de la red vial, lo que le permite a sus habitantes movilizarse a diversos puntos del territorio nacional en forma ágil y oportuna. A nivel de algunos países Latinoamericanos (México, Chile, Venezuela, Panamá y países Centroamericanos) Costa Rica muestra los índices más altos en extensión de la red vial por cada 1000 habitantes (8.66) y por kilómetro cuadrado de superficie (0.76); esta situación evidencia los esfuerzos que ha realizado el país en el campo de infraestructura vial, y por tanto, la necesidad aún mayor de recursos para conservarla.



De acuerdo con las cifras anteriores, la red vial costarricense ha crecido considerablemente y está constituida por 39.038.85 kilómetros¹ de carreteras y caminos, de los cuales 7.632.66 kilómetros corresponden a la red vial nacional, competencia del Consejo Nacional de Vialidad y se agrupan en caminos de asfalto² 66%, y lastre y tierra 34%.

Los restantes 31.406 kilómetros constituyen la red vial cantonal, que representa el 80% de la red total del país, de la cual un 82.3% se encuentra en lastre, alrededor del 12% pavimentado y 6.1% distribuido entre concreto, tratamiento superficial y tierra. Sobre esta red vial, cabe destacar que en su mayoría proporciona acceso a importantes comunidades y zonas productivas del país.



¹ La información de la Red Vial Nacional corresponde al año 2009 y la de la red vial cantonal a mayo 2009.

² Incluye caminos de concreto, carpeta asfáltica, tratamiento superficial múltiple, tratamiento superficial simple y rutas de travesía.

2.1.1 CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), fue creado mediante Ley 7798 de mayo de 1998, con el propósito de agilizar los trámites de contratación y lograr mayor independencia presupuestaria para recuperar el estado de la red vial nacional y tener mayor flexibilidad en la gestión vial del país.

El estado de los caminos de la red vial nacional asfaltada a diciembre de 2009 es el siguiente:

RED VIAL NACIONAL ASFALTADA	
BUENA	2.002,58
REGULAR	2.102,96
MALA	913,46
TOTAL	5.019,00

De la información anterior se observa que el 82% de la red vial nacional asfaltada se encuentra en condición de buena y regular, según la metodología VIZIR³, en contraste con el 18% en condición de mala.

Por lo anterior, y considerando el compromiso asumido por el Gobierno de **“Recuperar y ampliar la infraestructura de transporte del país”**, esta Entidad ha realizado esfuerzos importantes, con el propósito de obtener mayores recursos y mejorar la gestión de ejecución, para lograr durante los próximos años mantener la red que se encuentra en buenas condiciones, e ir pasando kilómetros con calificación de regular a buenos.

En el año 2009 continuaron en ejecución los contratos de conservación vial de la red vial nacional asfaltada (mantenimiento rutinario y periódico⁴) en veintidós zonas del país, y los de la red vial nacional en lastre en 36 zonas, orientados a mejorar los niveles de servicio de las principales rutas, con el propósito de disminuir los costos de transporte, así como proporcionar un incremento de la fuerza laboral en las diferentes zonas, generando por consiguiente una mejoría en la calidad de vida de sus habitantes.

³ Cuantifica el deterioro o daños superficiales del pavimento. La condición de buena se refiere: Poca o ninguna fisura o deformación, buen estado de la superficie no demandando mantenimiento inmediato. Regular: Fisuras sin o con poca deformación o aún deformación no acompañada de fisura, estado medio o regular de superficie suficientemente degradada para demandar trabajos de mantenimiento fuera de toda otra consideración. Malo: Fisuras y deformaciones en gran cantidad, pésimo estado de la superficie demandando grandes trabajos de mantenimiento o de refuerzo.

⁴ **Mantenimiento rutinario:** Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías, incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

Mantenimiento periódico: Conjunto de actividades programables cada cierto periodo, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

En ese año se atendieron 6.956.5 kilómetros., con una inversión de ¢49.298.0 millones, de los cuales 4.500 km. correspondieron a la atención de la red asfaltada (inversión de ¢24.775.0 millones) y 2.456.5 km. a la red en lastre (¢24.523.0 millones), que incluyeron obras en todo el país.



Red Asfaltada



Red en Lastre

Por otra parte, en relación con la meta de “Intervenir 475.5 Km. de la red vial nacional estratégica”, el área de construcción vial, cuyo objetivo es mejorar el nivel de servicio para comunicar poblaciones y permitir el tránsito de personas y productos, así como acortar distancias y facilitar el desarrollo nacional, se logró intervenir 103.71 km. con una inversión de ¢60.534.8 millones. Dentro de estas obras cabe destacar, entre otras:

- ✓ Construcción de la carretera a San Carlos, Sección Sifón – La Abundancia.
- ✓ Ruta Nacional N° 606, Secciones Carretera Interamericana Los Angeles–Guacimal.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional 336, sección Monterrey–San Andrés-San Antonio de León Cortés.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional 925, sección Tilarán – Líbano
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional 613, sección Sabalito – Las Mellizas
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 209, Sección Palmichal – Chirracá.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 160, Sección Veintisiete de Abril – Paraíso.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 245, Sección Rincón Puerto Jiménez.
- ✓ Conclusión de los trabajos de mejoramiento de la Ruta Nacional N°313 La Fila-Monterrey-La Legua, sección Monterrey –La Legua.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional N°249, sección La Teresa-Ticabán
- ✓ Mejoramiento de Los Angeles-San Miguel de Santo Domingo, Ruta Nacional N°117
- ✓ Construcción Radial Alterna Escazú
- ✓ Construcción Radial Zapote-San Francisco
- ✓ Construcción Radial Moravia-Coronado
- ✓ Construcción Radial Cartago-Paraíso

- ✓ *Construcción Radial San Francisco-La Colina*
- ✓ *Construcción Radial MAG-Universal*



Por su parte, para el caso de la meta “Construcción y reconstrucción de puentes de la Red Vial Estratégica”, el CONAVI realizó una inversión de ¢1.801.0 millones, donde destaca la construcción de los siguientes puentes: Río El Angel, Río Serenito, Quebrada Pláceres, Río Penitencia, Quebrada Zapota, Río Cocales, Río Triales, Río Playa Negra, Río Balsa, Río Périco, Río Grande, Río Blanquillo, Río Barquero, Río Nicolás, Río Tiribí y Quebrada Damas.



En relación con la meta “construcción de radiales”, para el año 2009 se programó la construcción de tres radiales, meta que se cumplió en un 100%, dado que se logró concluir los siguientes proyectos: Paraíso - Cartago, San Vicente de Moravia – San Isidro de Coronado y Zapote – San Francisco. Adicionalmente, el CONAVI construyó la Radial Alternativa a Escazú, que forma parte del proyecto San José-Caldera, lo que en total le permitió a esta entidad concluir la construcción de cuatro radiales, que son de gran importancia para el país, dado que permiten una reducción de la congestión vehicular.

Por otra parte, se encuentran en ejecución la Radial San Francisco – La Colina (avance 97%) y Librería Universal – Ministerio de Agricultura y Ganadería (65% de avance). En relación con la radial San Francisco de Heredia – Río Segundo, al cierre de 2009 se cuenta con el refrendo de la Contraloría General de la República.



Cartago-Paraiso



San Francisco-La Colina

2.1.2 **CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**

Este Consejo fue creado con el propósito de estructurar los proyectos de interés público, que serán construidos, conservados, ampliados y reparados por un tercero, a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la administración condeciente.

Actualmente, este Consejo contempla dentro de su cartera de proyectos, los siguientes:

PROYECTO	COSTO 1/
<i>San José – San Ramón</i>	371.0
<i>San José – Caldera</i>	230.0
<i>San José – Cartago</i>	170.0

1/ Costo estimado en millones de dólares.

El proyecto San José – San Ramón tiene como propósito mejorar, ampliar y rehabilitar las autopistas General Cañas y Bernardo Soto, así como construir el tramo de la radial comprendida entre San Antonio de Belén y Río Segundo de Alajuela, con el fin de unir ambas autopistas y la radial Santa Ana-San Antonio-Río Segundo, de forma que permitan atender la demanda actual y futura en condiciones aceptables de costo, seguridad, fluidez y confort para los usuarios.

Al cierre de 2009 este proyecto se encontraba en la fase de búsqueda de financiamiento, etapa se vio afectada por la crisis financiera internacional, que ha provocado un importante atraso en el inicio de las obras del proyecto. Se ha venido coordinando con el Concesionario para el análisis de factibilidad legal, técnica y financiera de la propuesta de financiamiento del proyecto, de modo que su ejecución se realice por etapas. Las fases propuestas son las siguientes:

- ✓ *Obras de Fase I: Tramo Sabana-Aeropuerto, Radial Santa Ana-Río Segundo y Ampliación de puentes de Río Ciruelas y Río Alajuela. El periodo de construcción de esas obras sería de 30 meses, contados a partir de la emisión de la Orden de Inicio de esta fase. La Junta Directiva del CNC solicitó negociar con el Concesionario para que las obras de esta Fase se amplíen hasta El Coyal.*
- ✓ *Obras de Fase II: Tramo Aeropuerto-Manolos y Manolos-San Ramón, el plazo de construcción de estas obras sería de 24 meses, contados a partir de la Orden de Inicio de esta fase, la cual no debe exceder el plazo de construcción de la Fase I.*

En lo que respecta a la concesión de San José – Caldera, el proyecto se encuentra en ejecución y presenta un avance del 90% y se espera que esté concluido en el año 2010. Este proyecto esta conformado por tres secciones:

Sección I: Ginnasio Nacional- Ciudad Colón, longitud 14 km.

Sección II: Ciudad Colón – Orotina, longitud 38 km.

Sección III: Orotina – Caldera, longitud 25 km.



Finalmente, la concesión San José – Cartago, cuenta con el diseño referencial y el estudio de factibilidad; no obstante, debido al alto costo de liberar el derecho de vía en el tramo Garantías Sociales – Hacienda Vieja de 2.9 km., se presenta el riesgo de incumplimiento por parte de la Administración en las actividades de liberación de derechos de vía, razón por la cual tomó relevancia valorar la alternativa de construir un túnel que pueda minimizar los riesgos que poseen las alternativas anteriores, así como de evitar los impactos sociales y ambientales que conlleva realizar las obras en superficie.

2.1.3 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

2.1.3.1 PROYECTO COSTANERA SUR

Este programa consiste en rehabilitar y construir, con fondos del contrato de préstamo N° 1605, suscrito entre el Gobierno de Costa Rica y el BCIE, las obras faltantes de carreteras

y puentes para completar el Complejo Vial Costanera Sur, las cuales se detallan seguidamente:

- ✓ *Rehabilitación Ruta Nacional N° 23, Sección Interamericana – Caldera.*
- ✓ *Construcción de los Puentes sobre los Ríos Parrita, Paquita y Naranjo.*
- ✓ *Construcción de Carretera Quepos – Savegre – Barú.*
- ✓ *Construcción de los Puentes sobre los Ríos Portalón y Matapalo*
- ✓ *Construcción de los Puentes sobre los Ríos Hatillo Nuevo y Hatillo Viejo*
- ✓ *Ampliación del Puente sobre el Río Savegre.*
- ✓ *Rehabilitación de Puente sobre el estero de Mata de Limón.*
- ✓ *Conclusión del Pavimento Parrita – Quepos.*
- ✓ *Construcción de Puentes Menores en sector Parrita – Quepos.*
- ✓ *Construcción de Drenajes Mayores en sección Quepos - Savegre.*

Lo anterior en armonía con el medio ambiente y de acuerdo con las especificaciones técnicas de construcción de carreteras y puentes a nivel internacional, según los lineamientos definidos en la iniciativa de infraestructura vial del Proyecto Mesoamérica.

El avance de las obras es el siguiente:

- ✓ *Conclusión de la sección Interamericana Caldera.*
- ✓ *El diseño y construcción de los puentes Parrita, Paquita y Naranjo fue adjudicado a la empresa CODOCSA – Santa Fe. Al cierre de 2009 los tres puentes estaban concluidos y se encuentran en servicio.*



- ✓ *Construcción de la carretera Costanera Sur, Ruta Nacional N° 34, Sección: Quepos – Savegre - Barú. Esta obra se ha dividido en dos fases, la Fase 1 contempla la construcción de las obras de drenaje, terracería y protección de toda la carretera, mientras que en la Fase 2 se realizará la construcción del pavimento de la carretera, para tener concluido el 100% de la obra. La obra contempla la construcción de la nueva carretera, con dos carriles de 3.65 m de ancho cada uno más espaldones de 1.80 m de ancho, en los sectores en que así se requiera se han diseñado tres y cuatro carriles para la adecuada canalización del tránsito,*

igualmente, en sectores semi urbanos se incorporan calles marginales que permitan eliminar el tránsito local del flujo principal, así como las correspondientes aceras peatonales. A lo largo de la obra se localizan también las bahías para autobuses y todos los servicios necesarios para garantizar al usuario las normas de seguridad requeridas para una vía de alta velocidad.

A la fecha la Fase I se encuentra concluida y se esta en la ejecución de la Fase II, cuya licitación se realizó por líneas:

Línea 1: QUEPOS – SAVEGRE, la obra está prácticamente concluida, quedando únicamente algunos detalles de señalamiento vertical y horizontal, el plazo contractual vence en el mes de enero y se estima que la obra será finalizada dentro del plazo contractual.

Línea 2: SAVEGRE – BARÚ, esta obra se encuentra concluida hasta el kilómetro 18+900; a partir de esa estación, se han realizado actividades preparatorias pero no ha sido posible completar la obra, hasta que se apruebe la propuesta de Adendum (incorpora las obras faltantes de drenajes y terraplenes y concede un incremento en el plazo contractual de 120 días calendario adicionales) que planteó la Unidad Ejecutora del proyecto desde agosto del 2009. La Contraloría General de la República brindó su aval a dicha solicitud el pasado 18 de diciembre de 2009, razón por la cual el MOPT está preparando la documentación correspondiente.

LÍNEA 3: OBRAS COMPLEMENTARIAS. Esta Línea corresponde a la construcción de las siguientes radiales aledañas al proyecto: Radial Quepos, Radial Matapalo y Radial Hatillos. Estas tres radiales han sido satisfactoriamente concluidas y se encuentran en servicio.

- ✓ *Diseño y Construcción de Puentes sobre los Ríos Portalón y Matapalo y construcción de los Accesos (CD-5918-2005). Este Proyecto consiste en la construcción de los puentes sobre los ríos Portalón y Matapalo, con longitudes de 90 m y 60 m respectivamente. Ambos puentes concluyeron en el año 2008*



- ✓ *Diseño y Construcción de Puentes sobre los Ríos Hatillo Nuevo y Hatillo Viejo y Construcción de los Accesos (CD-5917-2005). Este Proyecto consiste en la construcción de los puentes sobre los ríos Hatillo Nuevo y Hatillo Viejo, con longitudes de 120 m y 90 m respectivamente. Al cierre de 2009 ambos puentes estaban construidos en su totalidad y en servicio.*
- ✓ *Ampliación y Mantenimiento del Puente sobre el Río Savegre, Carretera Costanera Sur, Ruta Nacional No. 34, LPI-002-2007. Actualmente se cuenta con una estructura de concreto, limitada a una sola vía, por lo que se realizó la ampliación del puente para garantizar el adecuado flujo vehicular en ambas direcciones simultáneamente. Actualmente, las obras están concluidas y el puente se encuentra en servicio.*

De lo expuesto anteriormente, cabe comentar que la meta programada para el año 2009 de avanzar con el pavimento en sus 43 km. del proyecto, se ejecutó en un 95.35%, concluyéndose 41 km. de la obra. Por su parte, se concluyó la construcción de los cinco puentes programados para el año 2009: Naranja, Parrita, Hatillo Nuevo, Hatillo y el Savegre.



2.1.3.2 DIVISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS

Este Ministerio por medio de la División de Obras Públicas es el encargado de la atención de la Red Vial Cantonal, red que a pesar de su gran importancia, no ha recibido suficiente mantenimiento y las obras de rehabilitación no se realizaron en forma oportuna, debido a su gran extensión y a la escasez de recursos, principalmente en los años anteriores a 2007.

Según la actualización realizada al 31 de mayo de 2009, la condición de esta red es la siguiente: Pavimento 3646.71 km. (11.6%), Concreto 344.11 km. (1.0%), Tratamiento Superficial⁵ 1122.06 km. (3.6%), Lastre 25855.53 km. (82.4%) y Tierra 437.78 km. (1.4%).

⁵ Tratamiento Superficial Simple implica el riego con emulsión asfáltica y el inmediato extendido y rodillado de una fina capa de agregado. Adicionalmente existe el Tratamiento Superficial Múltiple que consiste en repetir el proceso simple una segunda y tercera vez, con decrecimiento en la capa de agregado en cada aplicación.

Sobre el estado de esta red es importante comentar que gran parte esta calificada como regular estado, razón por la cual en los últimos años se han realizado esfuerzos importantes para inyectarle mayores recursos para su atención.

Por otra parte, es oportuno destacar que según lo estipulado en la Ley N° 8114 de “Simplificación y Eficiencias Tributarias”, la atención de la red vial cantonal, es competencia de las Municipalidades, las cuales por diversas circunstancias no han logrado asumir ese compromiso, razón por la cual el MOPT continúa ejerciendo un papel protagonista en la intervención de dicha red. Durante el periodo 2006-2010 el Ministerio logró un incremento significativo (224%) en la asignación de recursos destinados para la atención de dicha red, pasando de ¢10.713.6 millones asignados en el año 2006 a ¢24.014.7 millones en el año 2009, lo que le ha permitido incrementar los kilómetros atendidos, así como la adquisición de estructuras metálicas para la construcción de puentes y la compra de maquinaria pesada.

Paralelamente, es importante comentar que la asignación de recursos a las Municipalidades se incrementó en un 108% durante el periodo 2006-2009 (pasando de ¢9.910.5 millones a ¢20.615.4 millones); situación que en teoría les permitiría la ejecución de mayores obras de infraestructura. No obstante lo anterior, estas entidades no han logrado ejecutar los recursos en su totalidad, como consecuencia de las debilidades que presentan para la gestión de los recursos, lo que a su vez, se manifiesta en un estancamiento de la inversión con la consiguiente afectación del transporte, la producción y el desarrollo económico y social de las comunidades.

Finalmente, es importante comentar que durante el año 2009 este Ministerio, invirtió alrededor de ¢24.000 millones en la rehabilitación y mantenimiento de 3.402.6 kilómetros de vías y 1.208.2 metros de puentes de la Red Vial Cantonal. Las obras se realizaron en todas las regiones del país, en las cuales se proporcionó un mejor acceso a servicios públicos, así como a importantes zonas de producción, factores que se traducen en una mejora de la calidad de vida de sus habitantes.

2.1.3.3 Proyecto MOPT-KFW

El Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de la Red Vial Cantonal con recursos provenientes del Banco de Reconstrucción de Alemania (KFW), tiene como objetivo la rehabilitación de al menos 1100 Km. de caminos vecinales en las comunidades de mayor pobreza del país, con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes de esas comunidades; así como, proveer asesoría y capacitación para los nuevos procesos de gestión vial cantonal.

El Programa de Conservación Vial Participativa es el resultado de la cooperación entre los Gobiernos de Costa Rica y Alemania. En total se destinarán 18.66 millones de euros aportados mediante empréstito por el Banco KFW y 27.6 millones de euros de contrapartida nacional (MOPT, Municipios y comunidades organizadas). Esta contrapartida nacional en el inicio del Programa fue de 1.18 millones de euros, y a la

fecha se ha incrementado en 17.4 millones de euros, con el propósito de dar continuidad y fortalecer las acciones que desde el MOPT procuran la oportuna atención de las rutas cantonales cubiertas con este programa.

Bajo este modelo de Conservación Vial Participativa tanto el MOPT como las Municipalidades y las Organizaciones Comunales, han tomado ventaja de sus potencialidades, bajo estricto respeto de las competencias de cada actor, haciendo uso de los adecuados mecanismos de comunicación e información, para que todos los involucrados cuenten con información primaria; esto ha sido el reflejo de los avances y la organización que han llevado a cabo las diferentes comunidades beneficiadas.

Al cierre del 2009 se relastrearon 360.7 km. con una inversión de ¢10.347.3 millones, en los cantones de San Carlos, Nicoya, Santa Cruz, Bagaces, Guácimo, Los Chiles, Pococí, Sarapiquí, Pérez Zeledón, Turrialba, Abangares, Corredores, Naranjo, Grecia, Lepanto, Paquera, San Ramón y Cañas. Asimismo, cabe indicar que se encuentran en ejecución 121 km. de caminos.



Caminos de la Zona Norte

Los caminos rehabilitados le han permitido a estas comunidades netamente agrícolas transportar sus productos, obteniendo un ahorro en costos de operación vehicular, traducidos en menores tiempos de viaje y mayor confort; asimismo, ha coadyuvado al desarrollo económico y social de las zonas al permitir un mejor acceso a servicios sociales.



Dentro de este mismo programa, a la fecha se han conformado 251 Comités de Caminos (a nivel de todos los cantones incluidos en el programa), que constituyen parte de la metodología de “Conservación Vial Participativa”, bajo la cual se estructuró este programa, y está incidiendo positivamente en las áreas rurales del país, en el mejoramiento de la capacidad de gestión vial municipal y en la consolidación de los espacios de participación para la sociedad civil. Asimismo, se logró capacitar a 4.867 personas a nivel nacional, beneficiándose diferentes comunidades en las áreas técnicas orientadas a la rehabilitación de los caminos.



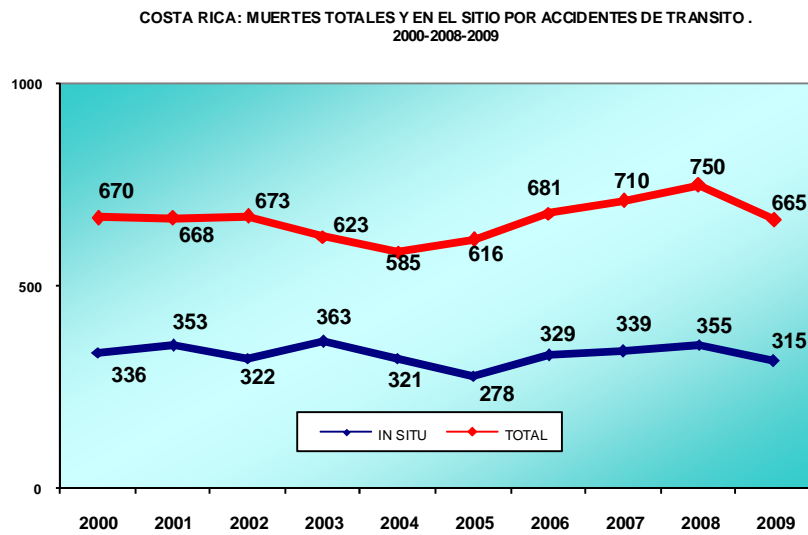
2.2 SEGURIDAD VIAL

2.2.1 CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

Las acciones estratégicas definidas por el Consejo de Seguridad Vial se orientan hacia la prevención y seguridad para el usuario de las vías públicas, para lo cual se formuló como un gran reto, la reducción de la tasa de mortalidad por accidentes viales para el período de los cuatro años de vigencia del Plan Nacional de Desarrollo.

El movimiento de la flota vehicular en los últimos años ha crecido en la misma magnitud que los permisos de conducción, en el orden del 5%, no así los habitantes (2%), factor que ha provocado una exposición al riesgo de siniestros de tránsito mayor, que se manifiesta en los efectos negativos de mayor cantidad de siniestros en el año 2008 con respecto al 2007, así como las muertes por este concepto. El año 2009 reflejó una disminución estimada de las muertes totales de 85 personas, así como de 706 heridos.

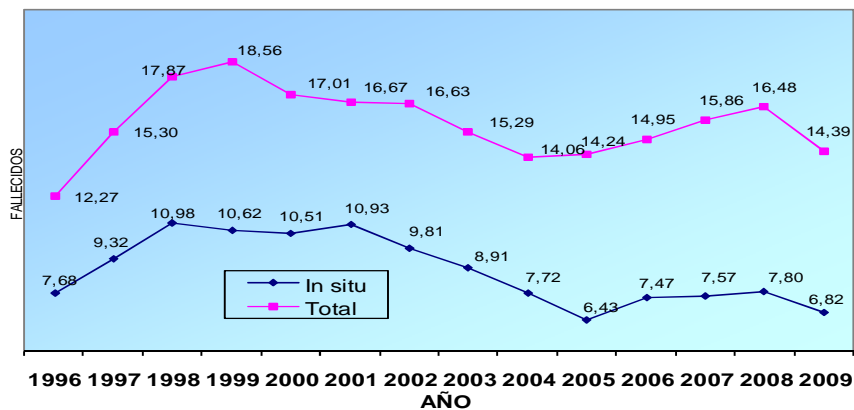
La mortalidad absoluta durante el período 2003 - 2004 registró una disminución sostenida, que posteriormente se tradujo en incrementos sostenidos, a pesar de los múltiples esfuerzos que se realizaron en materia de prevención y seguridad vial.



FUENTE: COSEVI CON DATOS DE INEC Y PODER JUDICIAL

Efectivamente ese aumento impactó en las tasas de mortalidad, retornando casi a los inicios de nuestro primer Plan Nacional de Seguridad Vial del año 2000 donde la tasa por 100 mil habitantes fue de 16.48. En el año 2009 se logró el objetivo de disminuir la tasa de mortalidad estimada por 100 mil habitantes y se convierte en la tercer mejor tasa en un periodo de 14 años (14.39%).

COSTA RICA: TASA DE MORTALIDAD TOTAL Y EN SITIO POR 100 MIL HABITANTES. 1996-2008

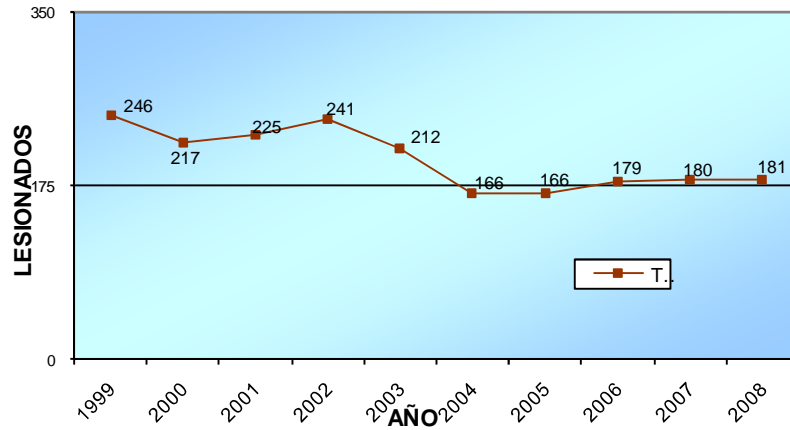


Fuente: Cosevi, datos de inec, Poder

Con respecto a la tasa de lesionados por 100 mil habitantes, el valor del indicador muestra una tendencia a la estabilidad entre los 166 y 181 personas heridas. Las variables que pueden estar favoreciendo este comportamiento se explican a partir de un conocimiento de intervenciones que se han realizado en ocasiones aisladas, pero que en forma global conforman un conjunto de los diferentes componentes de la seguridad vial intervenidos, tales como:

- ✓ En los vehículos, la seguridad pasiva mejorada (cinturones, sillas de bebe, bolsas de aire), sistemas de frenos, luces extras de frenos, sistemas de absorción del impacto que obedecen a mejoras de la ingeniería mecánica.
- ✓ Promoción de hábitos seguros en los sistemas educativos de primaria, así como las campañas orientadas a los conductores en temas como cinturón, casco y alcohol.
- ✓ La aplicación de la legislación genera una contracción en el comportamiento de riesgo en factores desencadenantes de la muerte (velocidad y alcohol) y la disminución de la lesión por impacto (uso de dispositivos de seguridad pasiva).

COSTA RICA: TASA DE LESIONADOS POR 100MIL HABITANTES Y PERIODO: 1999-2008

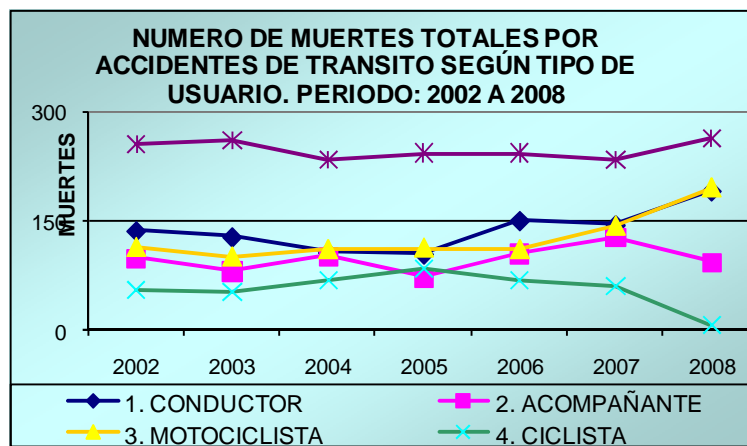


Fuente: COSEVI, DATOS DGPT, INEC

PERFIL DEL USUARIO

Tipo de usuario

El perfil de las personas víctimas de los siniestros del tránsito, enfocado desde el concepto de vulnerabilidad deja ver una frecuencia lógica (su cuerpo recibe el impacto directo) de ocurrencia en la mortalidad, mayor en los conductores de motocicletas, así como los peatones. La valoración del comportamiento respecto al tipo de usuario señala enfáticamente el problema que se ha arrastrado desde siempre en cuanto a los peatones; sin embargo, los medios de intervención y promoción que se han aplicado para la corrección de esa tendencia son escasas y no han dado el resultado esperado (disminución de la frecuencia de ocurrencia de la mortalidad).



Los motociclistas desde el año 2005 cambian su participación en la mortalidad total, mostrando un crecimiento acelerado en los últimos cuatro años. En el año 2009 la participación de los motociclistas y peatones en muertes en el sitio es de un 55% con respecto al total:

**COSTA RICA : MUERTOS EN EL SITIO DEL ACCIDENTE
SEGÚN TIPO DE USUARIO. AÑO 2007-2009**

TIPO DE USUARIO	Año 2007	Año 2008	Año 2009
Conductor	91	70	63
Acompañante	73	51	46
Motociclista	71	91	85
Ciclista	36	37	31
Peaton	68	106	89
Otro	0	0	1
Total general	339	355	315

Fuente. Cosevi, datos Dirección general de Policía de Tránsito.
Central de Radio.

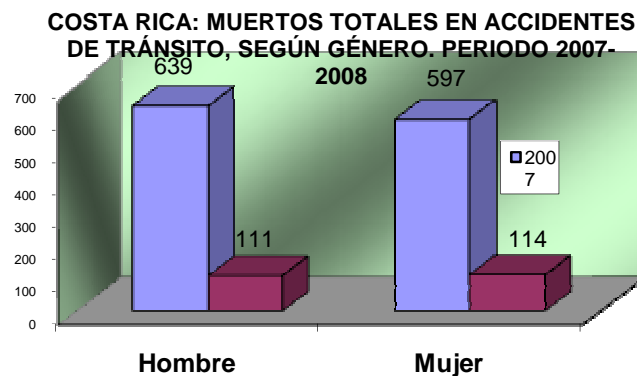
Sobre este aspecto, es importante señalar que el incremento en el costo de los hidrocarburos, ha generado un cambio en el uso de los medios de transporte (de vehículo a motocicleta), factor que ha provocado una exposición mayor, con un efecto directo en la mortalidad en los motociclistas. No obstante lo anterior, cabe destacar que los usuarios que viajan en vehículo, continúan siendo los que generan la mayor cantidad de muertos en accidentes de tránsito, muy de cerca con los peatones.

Edad

La distribución de la mortalidad durante los últimos años muestra concentraciones de edades entre los 15 y 49 años. Actualmente la pérdida de la población económicamente activa en los siniestros del tránsito sigue siendo importante. Para el año 2009, la distribución de la mortalidad por edad muestra un pico en el grupo de edad de 20 a 24 años con valores similares en los grupos de los 40 a 44 años.

Sexo

La distribución por género es una replica de lo sucedido en la mortalidad en el sitio, desde que se lleva registro de esta variable; los hombres constituyen las mayores víctimas por esta causa en el país, tal y como se evidencia seguidamente:



PERFIL GEOGRÁFICO

La distribución geográfica de las muertes totales a nivel de provincia, reafirma la tendencia, con una marcada concentración en las provincias de San José, Alajuela, Puntarenas y Guanacaste. De las muertes registradas en San José durante el período 2007-2008 un 53% de éstas se concentra en los cantones de San José, Pérez Zeledón y Montes de Oca, el acercamiento a nivel distrital dentro de cada cantón permite precisar la mayor incidencia en los siguientes distritos de San José: Hospital, San Sebastián, Hatillo, Uruca, Catedral y Pavas.

Al comparar el comportamiento anual, medido a partir de la mortalidad en el sitio, en el año 2009, se observa que no hay una diferencia en las tendencias de posición por provincias mostradas por la mortalidad total de los años 2007-2008, a pesar de que en la mayoría de éstas, ocurrieron disminuciones, siendo Guanacaste una de las más importantes:

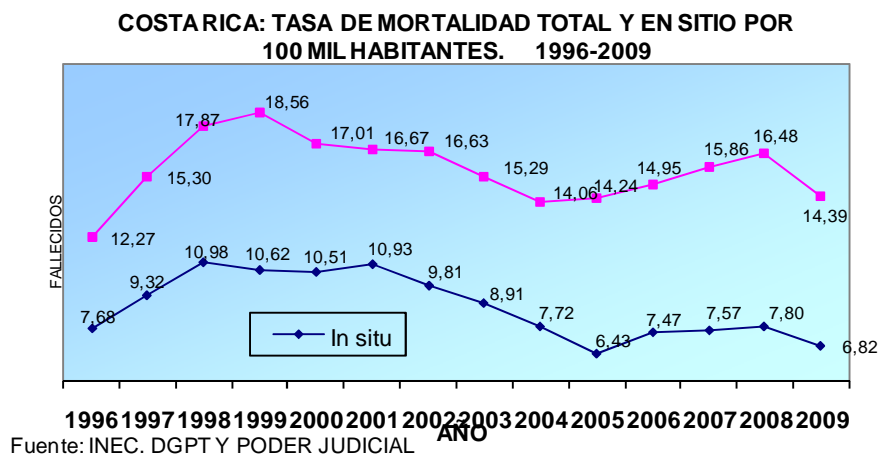
COSTA RICA: MUERTOS EN EL SITIO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, SEGÚN PROVINCIA DE OCURRENCIA.. PERIODO 2007-2009

PROVINCIA	AÑOS		
	2009	2008	2007
1. San Jose	65	79	76
2. Alajuela	79	62	55
3. Cartago	19	14	17
4. Heredia	24	27	20
5. Guanacaste	39	65	59
6. Puntarenas	57	64	56
7. Limon	32	44	56
Total general	315	355	339

Fuente: Datos de Dirección General de Policía. Central de Radio

TASA DE MORTALIDAD

Para lograr explicar el comportamiento de la tasa de mortalidad, desde el enfoque cuantitativo se debe demostrar que el conjunto de medidas adoptadas generó algún efecto sobre ésta, valoración que es posible de medir por medio de indicadores como el número de personas fallecidas, heridos graves y la comparación de las tasas de mortalidad por 100 mil habitantes en un período previo y el actual a la implementación de las medidas.



En línea con lo anterior, por ejemplo cabe destacar que la aprobación de la reforma parcial a la Ley de Tránsito se acompañó de una comunicación constante de los medios masivos que puso en autos a la población de su severidad, enfatizando en el aspecto específico de alcohol y velocidad. Además de la ley, es necesario revisar otras dimensiones de la seguridad vial como la formación de conductores que no ha sufrido ningún cambio conceptual, por cuanto no se ha implementado el concepto de conducción segura, así como los instrumentos de valoración de competencia de un aspirante a conducir y la definición de espacios para pruebas, entre otros. Asimismo, no existe un sistema de seguimiento y control del conductor para una valoración de los sistemas de formación con los que cuenta el gobierno, factores que deberán ser incorporados para cuantificar sus efectos.

Por otra parte, en relación con la ingeniería para el sistema de tránsito, se ha rezagado el enfoque integral y se trabaja con el pensamiento de superficie de rodamiento sin rostro humano. Durante muchos años, dentro del MOPT y los consejos encargados de este componente (diseño, implementación, operación, equipamiento, e identificación de fallos) han fallado en la precisión de los requerimientos técnicos, en cuanto a complementos de seguridad vial que debe contener una contratación según normas mundiales en seguridad vial, vacío que se ha logrado subsanar mediante la publicación del Decreto 33148-MOPT relacionado con la incorporación del componente de seguridad vial en todas las labores de planificación y construcción de obras viales o programas de transporte, así como la

eventual conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación que realice el Consejo Nacional de Vialidad.

Por su parte, es oportuno mencionar que la actuación del usuario es incontrolable, dado que, depende directamente de los valores de su formación; su actuación en el sistema de tránsito esta altamente correlacionada con sus valores⁶, la manera en que se ha tratado ha sido mediante leyes y estrategias para desestimular o sancionar los comportamientos de riesgo en el sistema de tránsito. No obstante; no se ha profundizado en los modelos de cadena del comportamiento que permita producir cambios. Algunos elementos utilizados en seguridad vial en función de estas teorías son: recordatorios, interacciones, incentivos y señales en el medio ambiente; sin embargo, todas ellas deben responder a una cadena de comportamiento para su efectividad. En este sentido COSEVI ha desarrollado algunos elementos para modificar el comportamiento, como la formación desde la escuela y las campañas de promoción que responden a la frecuencia de participación en accidentes de usuarios conductores y el uso de dispositivos pasivos, pero todavía queda pendiente el enfoque a peatones quienes tienen una participación similar al ocupante de vehículos (conductor y pasajeros) en la mortalidad y heridos.

En línea con lo anterior, el COSEVI realizó durante el año 2009 la implementación y seguimiento de la pauta de dos campañas de comunicación y mercadeo social sobre hábitos de desempeño en el sistema de tránsito” Construyendo una Nueva Cultura Vial” (Brigada Vial), y “ Forjando la Paz en las Carreteras” para la Divulgación de las Reformas a la Ley de Tránsito, dividida en dos etapas. En el año 2009, se sacaron al aire la pauta de la Campaña “Construyendo una Nueva Cultura Vial”, vigente del 18 de marzo al 8 de abril, con mensajes preventivos y educativos y la segunda campaña denominada: “ Forjando la Paz en las Carreteras; segunda etapa”, que se dividió en dos partes: la primera salió al aire del 15 de mayo hasta el 15 de julio, haciendo referencia al proceso de cambio que acompaña la Reforma Parcial de la Ley de Tránsito.

La estrategia de pauta fueron medios masivos de comunicación (televisión), para apoyar la educación en temas de seguridad vial en niños en edad escolar, utilizando como medio de transmisión del mensaje a los personajes de la brigada Vial, que enfatizaron en hábitos seguros de desempeño en sus roles como peatones y pasajeros de un vehículo (uso de puentes peatonales, sillas de seguridad y utilización de ropa de colores vistosos.

Por su parte, en relación con las “Actividades de promoción”, al cierre del año se desarrollaron las siguientes actividades:

- ✓ COSEVI-CCSS
- ✓ COSEVI-MEP
- ✓ COSEVI-COMUNIDADES
- ✓ COSEVI-TRANSITO

⁶ Lawrence P.Lonero. The Roles Of Legislation, Education and Reinforcement in Changing Road. User Behavior. 1994.

- ✓ SEMANA DE SEGURIDAD VIAL –PARQUE INFANTIL PÉREZ ZELEDÓN.
- ✓ COSEVI-FERIA MOPT
- ✓ COSEVI-TICORASER
- ✓ COSEVI-FERIA EXPO NIÑOS
- ✓ COSEVI-MARCHA A IGNACIO CON AMOR
- ✓ COSEVI –EMPRESA 3M
- ✓ COSEVI-OPERATIVOS DE FIN DE AÑO

2.2.2 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la acción estratégica N° 7 “ Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pase de 14.2 a 12.1 por cada 100.000 habitantes”, estableció una serie de acciones con el objetivo de contribuir con la disminución de esa tasa, siendo los operativos de vigilancia y control, una de las actividades que se desarrolla diariamente, con el fin de contribuir con la seguridad vial del país. Al cierre del año 2009 se realizaron 19.134 operativos con una inversión de \$2.848.1 millones, distribuidos de la siguiente forma:

DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO OPERATIVOS EJECUTADOS 2009

TIPO OPERATIVOS	DIRECCIONES REGIONALES						TOTAL 1/
	CENTRAL	HUETAR NORTE	PACIFICO CENTRAL	CHOROTEGA	ATLANTIC A	BRUNCA	
Cisternas	108	297	98	60	108	72	747
Vehículos pesados	527	695	264	444	525	351	2953
Vehículos oficiales	291	380	156	240	294	195	1556
Bicicletas	268	124	236	192	275	183	1278
Taxis	175	214	144	100	167	114	984
Documentación	893	1052	758	450	837	597	4850
Portación de Placas	237	371	204	128	237	161	1400
Uso del teléfono celular	274	450	229	144	274	186	1629
Conductores no inscritos	66	397	48	36	52	35	676
Revisión técnica	515	738	432	324	515	278	3061
TOTAL DIRECCION 1/	3354	4718	2569	2118	3284	2172	19134

1/ Al total general incluye 919 operativos correspondientes a la Unidad Técnica de Control de Emisiones.

FUENTE: Informes de las Regionales de Tránsito de la DGPT.

Según se puede observar alrededor del 60% de los operativos se concentró en control de documentos, revisión técnica y vehículos pesados a nivel de las seis regiones del país.

Asimismo, las principales regiones donde se realizó el mayor número de operativos fueron la Huétar Norte, Central, Atlántica y Pacífico Central.

La contribución de los operativos sobre la población usuaria de los servicios de transporte, se considera muy variada, ya que abarca aspectos de orden social, económico, de salud y de seguridad, entre otros. Al respecto, es importante destacar la disminución de algunos factores de riesgo en la conducción como lo son: vehículos circulando sin la debida revisión técnica, eliminación del distractor por excelencia, el uso del teléfono celular durante la conducción, la detección a tiempo de conductores que circulan sin estar acreditados para ello y quizás el más importante la detención de conductores en estado etílico, que se ha incrementado en los últimos años.

El control y la eliminación de estos factores disminuye la probabilidad real de ocurrencia de accidentes, con los evidentes beneficios sociales, económicos y de salud que esto conlleva para la sociedad en general.

Por otra parte, es importante comentar que la Policía de Tránsito adicionalmente, realizó 15.244 operativos en todo el país, financiados y supervisados por el COSEVI, dentro de los cuales destacan los siguientes: Irrespeto a la señalización, control de velocidad, control del no uso del cinturón, control de luces, control de autobuses y control de alcohol, entre otros.

Igualmente importante es destacar el esfuerzo realizado por los oficiales de tránsito en la reducción del tiempo para la atención de accidentes, el cual se estableció en 36 minutos y se logró reducir a 26.84 minutos, lo que evidencia la mayor rapidez para su atención, generando menor tiempo para descongestionar las zonas afectadas.

*En relación con la **demarcación**, al cierre del año 2009 el MOPT, por medio de la Dirección de Ingeniería de Tránsito, realizó demarcación horizontal en 621.6 km., cumpliendo en un 155.40% la meta formulada para el año.*

Por su parte, se colocaron 8.691 señales, superándose la meta propuesta (7.302 señales) en un 19%. Los tipos de señales fueron reglamentarias, preventivas, escolares, informativas y rótulos específicos para el Consejo de Seguridad Vial. Adicionalmente, se trabajó en la elaboración y colocación de señales de información turística, correspondientes al convenio MOPT – ICT, mediante el cual se colocaron 319 señales distribuidas de la siguiente forma: Puntarenas (92 señales), San José (24 señales), Cartago (54 señales) y las restantes 149 señales colocadas por las Direcciones Regionales se hicieron en Palmar Norte, Ciudad Cortés, Dominical, Quepos, Bahía Drake, La Palma, Punta Blanca, Río Claro, Golfito, Ciudad Neily, Paso Canoas y Coto Brus, entre otros.



Finalmente, en relación con los sistemas de semáforos instalados, se logró colocar 56 semáforos nuevos, tanto peatonales como vehiculares y se repararon 3.902 durante el año

2.2.3 CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

En relación con la acción estratégica “Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pase de 14,2 a 12,1 por cada 100.000 habitantes”, el CONAVI se propuso ejecutar tres metas institucionales en el año 2009 que contribuirán con la reducción de la tasa: construcción de tres puentes peatonales, demarcación de 2000 kilómetros y construcción de tres topics. En relación con la meta construir puentes peatonales, al cierre de 2009 se concluyó la construcción del Puente Peatonal de Forum en Santa Ana y el del Ginnasio Nacional.

Por su parte, en relación con los kilómetros demarcados se realizaron 1.112.61 kilómetros con una inversión de ¢3.222.9 millones. La demarcación se realizó en carreteras de la Red Vial Nacional.

Finalmente, el Consejo Nacional de Vialidad, mediante la modalidad de TOPICS, logró invertir alrededor de ¢300.0 millones y avanzó en la ejecución de obras menores en las siguientes intersecciones: INTEL (93% de avance), Arrocería en Barrio San José de Alajuela, Ruta Nacional N°3 (92% de avance) y Estabilización de talud sobre la Ruta Nacional N°110, Carretera de Circunvalación (17% de avance).

3. INFRAESTRUCTURA AEREA

3.1 DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

Los servicios regulares internacionales conectan a nuestro país con más de 40 destinos en los Estados Unidos, Canadá, México, Centro y Suramérica, el Caribe y Europa, razón por la cual es de suma importancia contar con aeropuertos que proporcionen servicios

eficientes, eficaces, seguros y de categoría internacional.]

En el mes de febrero de 2009, se rubricó el texto de un Convenio sobre Transporte Aéreo, que regirá cuando entre en vigencia, las **Relaciones Aerocomerciales entre Costa Rica y Canadá**. Este acuerdo es un gran logro a nivel aero comercial, ya que constituirá un marco amplio para el desarrollo de los servicios de transporte aéreo entre los dos países. Dicho convenio contiene cláusulas de libertad tarifario, libertad de capacidad (número de vuelos y libertad de equipo) derechos de tráfico de tercera, cuarta, quinta y sexta libertad del aire, múltiple designación de aerolíneas y una red de rutas absolutamente flexible.

Un logro de suma importancia se da en el caso de Colombia, después de varios años sin lograr un acuerdo satisfactorio, se concreta la firma de un **Memorando de Entendimiento** que amplía el cuadro de rutas, los derechos de tráfico y las frecuencias, así como la capacidad y establece un esquema de múltiple designación. Asimismo, establece la posibilidad de acuerdos comerciales y de operación entre las aerolíneas designadas de los dos países, lo cual es positivo para el desarrollo de la industria y el fortalecimiento de lazos aero comerciales.

Otro aspecto importante de destacar son las certificaciones técnicas que emite la Institución a los Operadores Aéreos, el proceso de certificación está basado en un sistema orientado a la seguridad aérea. Este enfoque está estructurado por medios manejados por la seguridad por el cual los Operadores Aéreos serán certificados en sus sistemas de manuales completos y requerimientos regulatorios.

Por otra parte, es importante destacar que el desarrollo de la actividad aérea del país se realiza en tres aeropuertos principalmente: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Aeropuerto Daniel Oduber Quirós y Aeropuerto Tobías Bolaños.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se encuentra operando bajo el esquema de contrato de gestión interesada por 20 años desde mayo del 2001. Actualmente, se han realizado importantes inversiones, que le permiten a los usuarios mejores servicios, entre los que destacan el confort y la agilidad en trámites migratorios.

En lo que respecta al Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, cabe comentar que el país está realizando un esfuerzo importante, para mejorar las condiciones de operación de este aeropuerto, con el objetivo de prestar un mejor servicio a los turistas que normalmente visitan las playas de la provincia de Guanacaste; actividad de gran importancia para el desarrollo económico y social del país, como fuente generadora de empleo y de divisas. Su expansión durante los últimos años es atribuida, principalmente a la belleza natural que ofrece el país, así como a los beneficios que ofrece la Ley de Incentivos Turísticos de 1985, emitida con la finalidad de disminuir la dependencia de las exportaciones tradicionales y fomentar esta actividad.

Por otra parte, es importante indicar que para los próximos años la Dirección General de Aviación Civil, incorporó dentro del Plan Nacional de Desarrollo acciones estratégicas

orientadas a incrementar el desarrollo del turismo y la economía del país, además de coadyuvar en el mejoramiento del nivel de empleo en las zonas donde se ubican los aeropuertos internacionales y locales, obras que proporcionarán mayor seguridad operacional aeronáutica y mejor calidad de la gestión institucional.

La acción estratégica incorporada en el Plan: **“Construir, ampliar o modernizar 24 aeródromos internacionales y locales, incluyendo los aeropuertos Tobías Bolaños, Zona Sur y Limón”**, contemplaba como meta la intervención de seis aeródromos cada año. Para el año 2009 los proyectos ejecutados fueron los siguientes:

1-2008LN-000009-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE CARATE:

El proyecto consistió en la construcción de la pista en concreto hidráulico, con una longitud final de 720 metros por 12 metros de ancho; así como, construir un retorno de 72 m², y una plataforma de 450 m², uno en cada cabecera. Además, se suministrará y se aplicará pintura de pista. Se debe colocar una cerca perimetral de postes con alambre de púas y eliminar todo obstáculo dentro de las zonas de seguridad. La orden de Inicio del proyecto se giró el día 19 de Octubre de 2009, Finalización de Obra: 08/01/2010. Al cierre de 2009 el proyecto presentaba una ejecución del 100%, quedando pendiente la Recepción Provisional. Este proyecto permitirá la operación de aeronaves en forma segura y para operar en circunstancias climáticas adversas, tanto para la operación normal, como para la operación de emergencias médicas o de desastres naturales, por no tener la zona centros de salud.



2-2008LN-000008-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE NICOYA:

El proyecto consistió en construir la pista con carpeta asfáltica en su totalidad a 18mts de ancho por 960mts de longitud; así como, construir una zona de plataforma para las aeronaves de 17mts por 50 en una cabecera, y un retorno en la otra cabecera. Además, se suministrará y se aplicará pintura de pista y plataformas. Colocar malla nueva donde se requiera y reparar la existente donde sea necesario para que el perímetro del aeródromo tenga en su totalidad la malla correspondiente. La orden de Inicio del proyecto se giró el día 08 de junio 2009, finalizando la obra el día 19 de agosto 2009, avance físico de obra 100%, se realizó la recepción definitiva de la obra el 30 día Setiembre del 2009.

Este Aeropuerto tiene la particularidad de una ubicación geográfica estratégica, ya que se encuentra en la zona de Guanacaste definida como centro de operaciones a nivel de emergencia natural o médica, debido a las distancias entre los centro de afluencia turística, como de posibles desastres naturales, que le permite una respuesta más efectiva, aparte del valor agregado que representó esta inversión a la zona en materia turística, económica y acción social. Antes de desarrollar este proyecto de mejora, esta pista estaba completamente destruida e inutilizable, poniendo en peligro las operaciones y no permitiendo ser utilizada para las emergencias, por lo que se prevé que a partir de ahora se genere un aumento operacional, tanto de la aviación general como del inicio de vuelos regulares de transportes de pasajeros.



3-2008LN-000014-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE SAN VITO:

El proyecto consistió en reconstruir la pista de 950mts en su totalidad y ampliándola a 18mts de ancho mediante un pavimento flexible. Además se suministró y se aplicó pintura de pista y plataformas, se colocó malla nueva en todo el perímetro, de acuerdo con lo indicado en los planos constructivos. La orden de Inicio del proyecto se giró el día 31 de Agosto 2009, y finalizó el día 29 de Noviembre 2009, plazo contractual 90 días, con lo cual el proyecto se logró ejecutar en un 100%.

Este Aeropuerto es otro que conforma la red primaria nacional y de igual manera es requerido como centro de operaciones a nivel de emergencia natural o médica, por lo que se genera un valor agregado importante para la zona en materia turística, económica y de acción social. Con las mejoras se estima un aumento operacional, tanto de la aviación general como del inicio de vuelos regulares de transporte de pasajeros.



4-2008LN-000007-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE SAN ISIDRO:

El proyecto consistió en reconstruir la pista mediante una rehabilitación de la estructura del pavimento a partir de la existente y en los retornos respectivos en ambas cabeceras; además, de la rampa de estacionamiento con su respectiva demarcación horizontal y malla perimetral. La Orden de Inicio se giró el día 05/10/2009, finalización de obra 6/01/ 2010, plazo contractual 93 días calendario. Al cierre de 2009 el proyecto presentaba una ejecución del 100%, quedando pendiente la Recepción Provisional.

Este Aeropuerto es requerido como centro de operaciones a nivel de emergencia natural o médica, debido a que la zonas cercanas a la costa son vulnerables a los desastres naturales, factor que permite una respuesta mas efectiva, aparte del valor agregado que representó esta inversión a la zona en materia turística, económica y acción social, lo que prevee un aumento operacional, tanto de la aviación general como del inicio de vuelos regulares de transporte de pasajeros.



5-LA-000003-99999 MEJORAMIENTO DE AERÓDROMO DE UPALA:

El proyecto consistió en mejorar la estructura existente de la pista, rehabilitando la superficie de tratamiento asfáltico, conformación de las zonas de seguridad, cercado perimetral en poste de madera y alambre de púas, además en la parte queda hacia la carretera en malla ciclón. Este aeródromo en casos de emergencia es la única vía de acceso a las regiones indígenas, además se debe reparar para lograr un nivel de operación bajo estándares seguros. La orden de Inicio del proyecto fue girada el día 18/11/2009, finalización de obra 12/12/2009, plazo contractual 24 días. Al cierre de 2009 las obras presentaban una ejecución del 100%.



6-2008LN-000005-99999 SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DEL CERCADO PERIMETRAL EN EL AERÓDROMO DE BARRA DEL COLORADO:

Se colocaron 2244 metros lineales de cercado perimetral con sistema de cercado en estructura de tubo hierro galvanizado (HG) y Malla tipo ciclón plastificada. La Orden de Inicio fue girada el día 26/10/2009, finalización de obra 10/12/2009, Plazo contractual 45 días calendario, Al cierre de 2009 las obras presentaban una ejecución del 100%.



7-2008LN-000005-99999 SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DEL CERCADO PERIMETRAL EN EL AERÓDROMO DE BARRA DEL TORTUGUERO:

Se colocaron 2063 metros lineales de cercado perimetral con sistema de cercado en estructura de tubo hierro galvanizado (HG) y Malla tipo ciclón plastificada. La orden de Inicio del proyecto fue girada el día 19/10/2009, finalización de obra 30/11/2009, Plazo contractual 42 días calendario. Al cierre de 2009 las obras presentaban una ejecución del 100%.



8-2008LN-000015-99999 ELIMINACIÓN DE OBSTÁCULO EN LA ZONA DE SEGURIDAD CABECERA 27 AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS PALMA II ETAPA:

Se continuó con la segunda etapa de la eliminación del montículo rocoso que se considera obstáculo al final de la pista 27, para un aproximado de 32000 m³. La orden de inicio del proyecto fue dada el día 28/09/2009, finalización de obra 27 de noviembre de 2009, Plazo contractual 60 días calendario. Al cierre de 2009 las obras presentaban una ejecución del

100%.

9-2008LN-000010-99999 MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS, ACCESOS PRINCIPALES:

Construcción de un sistema de tuberías de aguas pluviales transversales a las carreteras, tragantes, alcantarillas y cabezales para el desagüe pluvial; así como, la canalización paralela en concreto a ambos lados de la calle de acceso (cunetas), para evitar que futuras inundaciones provoquen el cierre del único acceso a la Terminal aérea, colocación de aceras y cordones de caño. Reparar y bachear la carpeta asfáltica actual y posteriormente un recarpeteo de 5cm de espesor de pavimento flexible al Boulevard y Parqueo de la Terminal. Suministro y colocación de pintura de la carretera de acceso y demarcación del parqueo de vehículos. Las obras ejecutadas eran una necesidad, dada la importancia que representa para el país el buen estado de este Aeropuerto y sus accesos principales en la eventual atención de emergencias, ya que se convierte en un puente aéreo de la zona de Guanacaste; además, las obras permiten evitar que ante futuras inundaciones se incurra al cierre del único acceso a la Terminal aérea.

La orden de Inicio del proyecto se giró el día 31 de agosto 2009, finalización de obra 4 de octubre 2009, Plazo Contractual 34 días calendario. Al cierre de 2009 las obras presentaban una ejecución del 100%.



10-LA-000005-99999 REMODELACIÓN DEL EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMÓN:

Se instaló una nueva cubierta en material especial para mayor durabilidad en la zona de gran salinidad, tanto en el edificio terminal como en la subestación. Se cambiaron algunos clavadores de la estructura dañados, se remodelaron los Servicios Sanitarios para cumplir con la Ley 7600 y se pintara el área a remodelar y todo el exterior del edificio terminal. La orden de Inicio del proyecto fue girada el día 19/10/2009, finalización de obra 28/12/2009, plazo Contractual 70 días calendario. , Al cierre de 2009 las obras presentaban una ejecución del 100%.



Por otra parte, es importante comentar que al cierre de 2009 se encontraban en ejecución los siguientes proyectos:

1-licitación pública 2009ln-000001-99999 mejoramiento de zonas de seguridad de pista, calle de rodaje, aguas pluviales y calle perimetral del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

2-2008ln-000011-99999 mejoras a subestación eléctrica del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós:

3-2008ln-000013-99999 mejoramiento del Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños Palma, II etapa. plataforma y calles de rodaje:

Finalmente, durante el año 2009 en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría se realizaron las siguientes obras:

OBRAS FASES I Y II AIJS		
ITEM	OBRA	Inversiones 2009
49	Rehabilitación de la Pista 07-25	
45	Bahía de Espera 07	
41	Expansión Rampa de la Terminal	
50	Calle de Rodaje Delta y Rehabilitación de Rampa	\$600.000,00
34	Calle de Rodaje Paralela Sur	
31	Rampa de Buses (Puentes Fijos) (3)	\$95.000,00
30	Puentes de Abordaje	
	Puentes de Abordaje - Accesorios	
28	Salas de Abordaje (1) y (2)	\$1.455.094,79
4	Nuevo Edificio Terminal	\$3.406.404,00
	Subdrenajes Pista 07-25	
	Banco Ducto Lado Aéreo	
	Mantenimiento Mayor Loza Rampa de Carga	
	Sistema de Luces de Pista de Pista 07-25	
Subtotal		
34-35	Expropiaciones	
Total		\$5.556.498,79

Adicional a esas inversiones se deberán incorporar: “Sistema ALS Categoría Luces de Aproximación”, el cual fue adjudicado a la Empresa SIEMENS, mediante Convenio con la OACI, por medio del Contrato 2250112 por un monto de \$2.516.691,06, a la fecha se ha pagado el monto de \$ 1.510.014,64. Asimismo, se realizaron expropiaciones por la suma de \$570.251.645,00, con el propósito de adquirir los terrenos requeridos para desarrollar los siguientes proyectos: Luces de Aproximación, Ampliación del Aeropuerto y Eliminación de Obstáculos.

3.2 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES

El Plan Nacional de Desarrollo incluyó como acción estratégica “**Rehabilitar y mejorar la infraestructura y los servicios del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós mediante concesión de obra pública**”, el proyecto tiene como objetivo mejorar los servicios del aeropuerto, coadyuvando con el desarrollo económico y social de los habitantes de la región de Guanacaste. La concesión abarca la construcción de la terminal de pasajeros y sería por un plazo de entre 20 y 25 años y la inversión en la nueva infraestructura requerida se estima en \$18 millones.

Este proyecto será ejecutado por el CONSORCIO CORIPORT siendo el único que presentó oferta, el mismo está integrado por cinco empresas: ADC & HAS AVIATION S.A (Estadounidense); MMM AVIATION GROUP S.A (Canadiense) y las empresas Costarricenses BRAD & TOD CORPORATION S.R.L, COCOBOLO INVERSIONES S.R.L. y EMPERADOR PEZ ESPADA S.R.L.

Al cierre del año 2009 el proceso se encuentra en la fase de condiciones precedentes, en la cual se está trabajando con el cierre financiero del proyecto, quedando pendiente para el año 2010 dar orden de inicio e iniciar las obras correspondientes.

4. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

4.1 INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

En el litoral Pacífico se van a ejecutar bajo la modalidad de concesión, la construcción de la Terminal Granelera y los servicios de la Terminal de Carga general y de Remolcadores. La inversión en infraestructura y equipo portuario, por parte de la empresa privada será significativa y le permitirá al puerto de Caldera contar con operadores especializados de primer nivel, situación que redundará en la oportunidad de obtener economías de escala en el manejo e importación de granos básicos (principal actividad del puerto).

Al cierre del año 2009 el Puerto de Caldera movilizó 591.39 Toneladas por hora en carga a granel descargadas, superándose la meta estimada de 450 toneladas. Lo anterior, se refleja en una mejora sustancial en la eficacia y eficiencia del Puerto, como consecuencia de las diferentes obras que se han realizado con el propósito de reducir los tiempos en el

manejo de la carga. Las inversiones realizadas por parte del concesionario durante este año, fueron de \$344.675.92 y las obras realizadas fueron las siguientes: Sistema integrado de seguridad electrónica, conclusión de la primera etapa de la subestación de tomas refrigerados y el diseño de la estación de lavado para equipos portuarios.



Por otra parte, en la acción estratégica “ **Ampliación y modernización de los 3 principales muelles turísticos del país, incluyendo los Muelles de Cruceros de Puntarenas, Quepos y Golfito**”, la institución programó para el 2009 ejecutar obras en los muelles de Puntarenas y Golfito y concluir su remodelación.

En el Muelle de Puntarenas se concluyeron los siguientes trabajos: Adquisición de defensas de los puertos de atraque 4 y 5, Adquisición de estructura metálica para la protección climatológica de funcionarios y visitantes nacionales e internacionales y se repararon 27 tapas de registro que no se habían programado para este año. No obstante; a los esfuerzos realizados, no fue posible concluir la remodelación de este muelle, dado que, se encuentran en ejecución las siguientes obras: Restablecimiento del sistema de protección catódica de los pilotes de acero tubulares de la zona de transición, atracaderos y los duques de alba (40% de avance) y la reparación del puente de acceso avanzó un 40%. Asimismo, quedaron pendientes de ejecución el mantenimiento correctivo de los pilotes tubulares de acero de la zona de transición y la construcción del centro de control de cámaras de vigilancia, proyectos que se espera concluir en el año 2010.

Por su parte, en el Muelle de Quepos, se concluyó su remodelación y se ejecutaron las siguientes obras: reparación del puente de acceso, reparación de oficinas del muelle, adquisición de estructura metálica para la protección climatológica, adquisición del sistema CCTV y otros trabajos que no estaban programados.

4.2 JUNTA DE ADMINISTRACION PORTUARIA Y DE DESARROLLO DE LA VERTIENTE ATLANTICA

El complejo portuario de Limón – Moín concentra gran parte del comercio nacional con los mercados internacionales, desempeñando un papel estratégico para el desarrollo económico y social, tanto de la provincia, como del país. Estos puertos movilizan alrededor del 75% de las exportaciones e importaciones totales del país.



El puerto de Limón está especializado en la prestación de servicios para buques de carga general o fraccionada, portacontenedores, cruceros y buques para carga rodante (denominados roll on roll off). Por su parte, la terminal de Moín atiende naves frigoríficas y portacontenedores que trasiegan carga perecedera de exportación (principalmente frutas frescas, plantas y helechos), buques tanque (petróleo y gas licuado), graneleros y alternativamente cruceros cuando los puestos de Limón están ocupados.

La posición geográfica de los puertos de Limón y Moín, en relación con los principales mercados de comercio exterior, permiten que la mayor parte de la carga movilizada se destine a la costa este de los Estados Unidos y los países de la Unión Europea, que conjuntamente representan alrededor del 85% del valor de las exportaciones por vía marítima.

*La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico y Social de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) incorporó la meta de **“Mejorar el funcionamiento de Puerto Limón, aumentando a 379 toneladas por hora en carga general movilizadas por hora nave de estadia en atracadero”**, con el objetivo de incrementar la eficiencia de las operaciones de carga y descarga del puerto, que por consiguiente generen una reducción de costos de operación. Al cierre de 2009 se movilizaron 218 toneladas por hora como se observa en el*

siguiente cuadro:

RENDIMIENTO EN MANEJO DE CARGA (tonelaje por hora nave de estadia en atracadero) A diciembre 2009			
Modalidad	CARGA	ESTADIA	RENDIMIEN
Convencional	346.358	2.441	142
Frigorífico	2.514.668	17.403	144
Portacontenedor	3.510.485	14.796	237
Roll on roll off	144.882	1.026	141
Granel sólido	5.810	79	74
Granel líquido	162.741	684	238
Petrolero	431.576	558	774
Gasero	1.770.326	3.829	462
General	8.886.846	40.816	218

De la información anterior se observa que el rendimiento promedio del tonelaje movilizado alcanzó un valor de 218 toneladas por hora, sobresaliendo la carga por portacontenedor (40%), frigorífico (28%) y gasero (20%).



Es importante destacar que JAPDEVA no logró el cumplimiento de la meta propuesta en el Plan Nacional de Desarrollo, dado que para el cierre del año 2009, apenas logró movilizar 218 toneladas y se esperaba que movilizara 258 toneladas. Lo anterior, fue justificado por el efecto de la crisis económica mundial que se vio reflejada en una

reducción tanto de las exportaciones como de las importaciones. No obstante, durante el segundo semestre la institución realizó el dragado de los puestos de atraque (profundidades promedio de once metros) y se implementó un plan de acción para reducir los tiempos de inactividad en las operaciones portuarias, el cual fue puesto en ejecución con los navieros de frutas, con el propósito de coordinar su embarque para hacerlo más expedito, lo que no se logró debido a las colas existentes en el muelle como consecuencia de la falta de puestos de atraque.

Por otra parte, cabe señalar que la inversión realizada por JSAPDEVA durante el período 2006-2009 se ha concentrado básicamente en el mantenimiento del equipo existente, lo cual ha ocasionado que los rendimientos en la operación del puerto se mantengan constantes, dado que no se han realizado las inversiones requeridas en infraestructura y equipo que permitan mejorar la eficiencia y eficacia del puerto.

Finalmente, es oportuno comentar que en el Plan maestro portuario Limón-Moín se concluyó que la capacidad en los puestos del Caribe, debe ser aumentada, con el propósito de evitar que el puerto se convierta en un obstáculo para el crecimiento del comercio internacional del país y por ende del desarrollo económico de Costa Rica. Mediante el Decreto Ejecutivo N° 34307 MCI-MOPT-MTSS, se inicia el proceso de modernización del subsector portuario nacional en la vertiente del Caribe y se crean las comisiones interinstitucionales para la implementación de este proceso.

Con base en el decreto anterior, en el año 2009 fue publicado el cartel de licitación para la construcción de la Nueva Terminal de Contenedores en Moín, especializada en el manejo de barcos portacontenedores. Este proyecto se está gestando bajo la modalidad de concesión y fue recomendado en el Plan Maestro que concluyó en el año 2008. Se espera recibir ofertas durante el primer trimestre del año 2010.

4.3 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES

Este Consejo en conjunto con Casa Presidencial, se encuentran trabajando para determinar la factibilidad de la concesión del puerto de Limón - Moín. Al cierre del año 2009 se contaba con el Plan Maestro Portuario Limón - Moín concluido y los estudios de factibilidad, desarrollados por la empresa Hamburg Port Consulting. Adicionalmente, se estaba trabajando en el borrador de cartel para el proceso licitatorio de la concesión.

Este proyecto ha presentado varias objeciones al cartel, tal como el pasado 01 de julio la CGR remitió resoluciones sobre las objeciones. Con el fin de atender estas objeciones la administración modificó el plazo de recepción de ofertas para el 30 de noviembre. El 05 de noviembre la administración presenta las modificaciones al cartel e incrementa el plazo para recibir ofertas el 15 de enero de 2010. Este incremento de plazo abrió el espacio para nuevas objeciones que la CGR resolvió y comunicó el pasado 18 de diciembre, lo que obligó a la administración a incorporar nuevas modificaciones al Cartel que se publicaron el pasado 08 de enero y se modifica el plazo para recibir ofertas el 29 de

enero 2010.

5. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

5.1 INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES (INCOFER)

Esta Institución en el año 2009 modificó la redacción de la acción estratégica formulada cuando de inició el Plan Nacional de Desarrollo, con el propósito de visibilizar la labor que esta realizando la Institución, con la reactivación del transporte de carga y pasajeros. En este sentido, la nueva acción estratégica es: “Reactivación y rehabilitación del Sistema Ferroviario Nacional de carga y pasajeros”, dentro de la cual se estaría considerando la reactivación del tren de pasajeros a la provincia de Heredia.

Al cierre de 2009 se logró reactivar y rehabilitar 14 km. de vía férrea, de los cuales 11km. corresponden a la vía férrea del tramo Heredia- San José y 3 km. de la instalación de un nuevo puente en la localidad de Poncho Mora en la vía del Pacífico, donde se realizaron las siguientes labores: cambio durmientes, colocación de piedra, peraltes y radio de curvas

Por otra parte, en relación con el estudio “Elaboración de un Plan Nacional de Inversiones Ferroviario, en concordancia con los resultados del estudio para determinar el potencial del Sistema Ferroviario Nacional”, financiado por el Banco Centroamericano de Integración Económica, al cierre de ese año se estaba preparando por parte de la empresa consultora el informe de la II Etapa que incluye el Corredor Paraíso-Limón.

5.2 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES

Este Consejo durante el año 2009 obtuvo financiamiento por parte del Fondo de Preinversión del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, para desarrollar el estudio de factibilidad Técnico, Legal, Financiero y Ambiental del Proyecto, de la Concesión del el ferrocarril de pasajeros de la Gran Area Metropolitana (TREM), el cual se encuentra en ejecución.

Los estudios de factibilidad del proyecto iniciaron en el mes de setiembre de 2008 y al cierre de 2009 estaba en proceso de revisión del cartel de licitación para la “Concesión de obra pública con servicio público para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del TREN eléctrico metropolitano”. Una vez concluida esta etapa se iniciará el proceso licitatorio del proyecto.

El proyecto estima disminuir las presas que se generan en San José, en aproximadamente un 30%. Asimismo, se tiene proyectado que el proyecto absorba un 47% de la población de Alajuela que viaja a San José, 64% de Heredia y 57% de Cartago, cifras que ayudarán significativamente en la disminución del tránsito vehicular que ingresa al casco central de San José.

6 SERVICIOS DE TRANSPORTE

6.1 CONSEJO DE TRANSPORTE PUBLICO

El transporte público funciona por medio de concesiones y permisos a empresas privadas de autobuses y taxis. Un alto porcentaje de los usuarios, utiliza el transporte en su modalidad de autobús para desplazarse a sus labores cotidianas, medio que actualmente carece de integración tanto interna como con los demás sistemas urbanos y de transporte. La explotación de este sector es compartida por empresas pequeñas y medianas, que operan bajo un sistema radial de servicio entre las ciudades más importantes y sus alrededores.

En el Plan Nacional de Desarrollo vigente el Consejo de Transporte Público formuló como reto “Reordenar el transporte público del Area Metropolitana de San José, reorganizando y poniendo en marcha dos sectores : Central y Santo Domingo – Tibás - San José. Durante el año 2007 se trabajó con la reorganización del sector Central, en el cual se analizaron alrededor de 150 rutas de las cuales se reubicaron 74 con el propósito de disminuir los tiempos de viaje de las diferentes rutas que ingresan al área metropolitana de San José, brindar facilidad y seguridad a los usuarios de los servicios de transporte público y organizar el transporte por área geográfica de influencia tomando en cuenta recorridos y los sectores que alimenta cada ruta.

En el año 2009 se trabajó en el diseño referencial para la implementación del sector pendiente (Santo Domingo – Tibás – San José), el cual se tiene planificado para el año 2010.

Por otra parte, el Consejo de Transporte Público planificó poner en ejecución siete rutas intersectoriales, con el propósito de proporcionar un servicio a los usuarios del servicio que les permitiera reducir costos y tiempos de viaje, conectando diversas rutas. Las rutas contempladas fueron las siguientes:

- 1) Desamparados-Curridabat-San Pedro-Moravia (26,3 KM)*
- 2) Moravia-Tibás-Santo Domingo-La Valencia (24,8 KM)*
- 3) Hatillo-San Francisco-San Pedro-Guadalupe (32,1 KM)*
- 4) Guadalupe-Moravia-Tibás-León XIII-Uruca (22,6 KM)*
- 5) Escazú-Pavas-Hospital México (Uruca) (18,5 KM)*
- 6) Escazú-Alajuelita-Hatillo (21,7 KM)*
- 7) Santa Ana-San Antonio de Belén-La Valencia (33,9 KM)*

No obstante, lo esfuerzos realizados por esta Institución para iniciar la ejecución de las rutas, una empresa operadora interpuso un recurso de amparo, razón por la cual el Tribunal Administrativo de Transportes, emitió resolución donde se declaró ilegal la

adjudicación del permiso al consorcio de empresas “Transportes Intersectoriales MTP”, anulando el Acuerdo de Junta Directiva de calificación de las ofertas y de adjudicación.

Los objetivos propuestos por este Consejo se orientan en gran medida a que los usuarios del transporte público experimenten una mejoría en el nivel de la calidad del servicio que se traduce en disminución de tiempos de viaje, mayor confort y seguridad y menor contaminación ambiental.

6.2 TRANSPORTE FERROVIARIO

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles, se propuso los siguientes objetivos institucionales:

- ✓ Mejorar la capacidad de inversión en el desarrollo del sistema ferroviario nacional, a través de la ejecución de nuevos proyectos empresariales.*
- ✓ Qué el sistema ferroviario nacional cuente con infraestructura y equipos en buen estado que garanticen la prestación de los servicios con calidad y en forma eficiente.*
- ✓ Qué el servicio de transporte ferroviario de pasajeros constituya una alternativa de transporte que garantice a los usuarios seguridad, eficiencia y calidad.*
- ✓ Qué el servicio de transporte ferroviario de carga sea una alternativa de transporte que garantice a los usuarios seguridad, eficiencia y calidad*
- ✓ Qué los servicios ferroviarios de pasajeros y de carga sean proporcionados por personal técnico y profesional calificado.*

Sobre estos objetivos el Instituto Costarricense de Ferrocarriles ha realizado esfuerzos importantes para mantener un servicio de transporte eficiente de carga y pasajeros. Al cierre de 2009 se movilizaron 2.893.578 cajas de banano y 59.222.13 toneladas métricas de acero. Ambas actividades experimentaron una disminución con respecto al año anterior; para el caso del banano, los fenómenos climáticos que se presentaron en la Zona del Caribe, generaron severas inundaciones en las fincas bananeras de la zona, produciendo una pérdida de la cosecha de banano, lo que afectó directamente los requerimientos por el servicio de transporte de esa carga por parte de la empresa Standar Fruit Co. Por su parte, para el caso del acero también los fenómenos climáticos que afectaron la zona del Caribe, obstaculizaron el uso de la vía férrea por más de 4 meses.

Por otra parte, en relación con el servicio de transporte de pasajeros se continuó con los trenes turísticos del Pacífico y el Caribe, donde se movilizaron 19.450 pasajeros. Por su parte, el Tren Urbano que opera desde la Universidad Latina en San Pedro hasta la Urbanización Metrópoli III en Pavas, movilizó un total de 950.554 pasajeros. Este servicio se ha convertido en una opción importante de movilización para los usuarios del transporte público. Dentro de los esfuerzos realizados por la Institución con respecto a este servicio, cabe destacar la puntualidad y continuidad del servicio. Adicionalmente,

es importante destacar los trabajos realizados por esta institución, orientados hacia la reactivación del tren a Heredia, donde se rehabilitaron 11 Kms. De vía férrea. En este tramo se realizaron trabajos de remoción de escombros y basura, entubamiento de acequias y desvío de aguas negras que los propietarios colindantes del derecho de vía habían desviado hacia el derecho de vía del ferrocarril; asimismo, levantamiento total y sustitución de rieles en buena parte del tramo y la sustitución total de traviesas de madera por durmientes de concreto, reparaciones mayores en el puente del Río Virilla y otros puentes menores. Al cierre del año 2009, este servicio de transporte masivo logro movilizar 341.211 pasajeros.



Por otra parte, se realizaron obras de reactivación de los kms 39 al 42 (3km.) de la vía al Pacífico (cercano a la estación de Poncho Mora). Este tramo de vía sufrió serios daños en las estructuras ferroviarias y en los terrenos adyacentes al derecho de vía del ferrocarril, producto de las obras realizadas por la construcción de la carretera Ciudad Colón – Orotina, razón por la cual se hizo necesario reconstruir la vía férrea, con cambio de traviesas y la construcción de un puente totalmente nuevo y sus accesos, a fin de garantizar el paso por este tramo y la estabilidad general en la vía.



Finalmente, en relación con la elaboración de un Plan de Inversiones Ferroviarias tomando como insumo el Estudio de Potencial Ferroviario que realiza el Consorcio IBERINSA-INECO, financiado con fondos del BCIE, es importante destacar que la I FASE del estudio que incorpora el Corredor Ferroviario Cartago – Barranca, ya se encuentra concluido. En la II FASE: Corredor Ferroviario Cartago – Limón se están realizando ajustes al informe final.

7- OTROS PROYECTOS DE IMPORTANCIA NACIONAL DESARROLLADOS POR EL SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Finalmente, es importante destacar, otras actividades que se encuentra desarrollando el sector y que no se encuentran contempladas en las acciones estratégicas, definidas en el Plan Nacional de Desarrollo. Entre ellas se pueden citar:

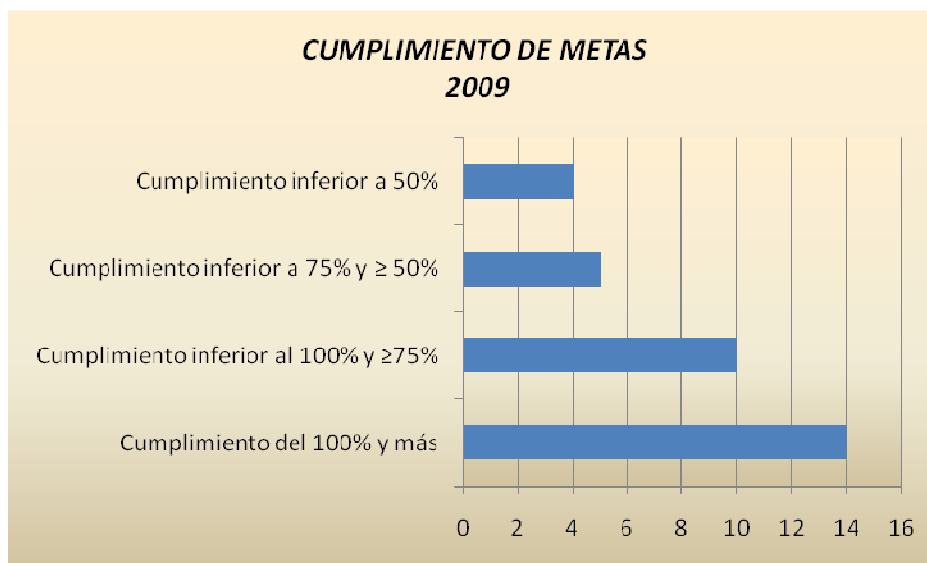
- ✓ *Construcción de ciclovías que proporcionan mayor seguridad a los usuarios de las vías, especialmente en aquellas zonas donde gran parte de la población se moviliza por el medio de transporte de la bicicleta. En el año 2009 se encuentran en ejecución ciclovías en Limón, Chacarita y Puntarenas.*

- ✓ *Implementación de Terminales móviles de pesaje, mediante las cuales se espera controlar el sobrepeso de los vehículos pesados, y contribuir de esta manera con la disminución en el deterioro de las principales vías del país. Al cierre del año 2009 se encontraban en operación cinco estaciones de pesaje.*
- ✓ *Elaboración de señales verticales por medio de convenios institucionales, dentro de los cuales destaca el del Instituto Costarricense de Turismo, dentro del cual durante el año 2009 se elaboraron y colocaron 319 señales de información turística en diversas rutas del país y Parques Nacionales*
- ✓ *Se atendieron caminos y puentes en las comunidades indígenas de la Región Huetar Atlántica y Brunca, como parte de un compromiso adquirido en el Plan Nacional de Desarrollo del Sector Social. Dentro de esta meta se rehabilitaron 99.95 km. de caminos y 104.95 metros de puentes.*

Finalmente, se presenta un cuadro resumen con el total de metas incorporadas en el Plan Nacional de Desarrollo, con su respectivo cumplimiento para el año 2009:

META	PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO
Ejecutar 10% de obra física del Proyecto "Concesión de Obra Pública con Servicio Público Corredor San José - San Ramón"	0,00%
Ejecutar 43 % de obra física del Proyecto de Concesión de la carretera San José - Caldera. (77% de avance acumulado)	130,23%
Etapas de preinversión, concluir la factibilidad de la obra, que corresponde a un 10% de la totalidad del proyecto Concesión de carretera San José - Cartago	75,00%
4.200 Km atendidos de la red nacional asfaltada	107,14%
1.500 Km atendidos de la red nacional en lastre	163,77%
43 Km Proyecto complejo vial Costanera Sur	95,35%
107.5 Km. intervenidos de la Red Vial Nacional Estratégica	96,47%
5 puentes del Proyecto Complejo Vial Costanera Sur	100,00%
10 puentes de la Red Vial Nacional Estratégica	160,00%
10 diseños de carreteras y puentes de la Red Nacional Estratégica	100,00%
350 km.de la Red Vial Cantonal atendidos por el Programa MOPT/KFW	103,06%
4,396 km. de la Red Vial Cantonal atendidos con recursos del MOPT	77,40%
996 metros de puentes de la Red Vial Cantonal atendidos con recursos del MOPT	121,31%
Concluir el proceso licitatorio (5%) y avanzar en la Etapa de Condiciones precedentes (20%) del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	88,00%
6 Aeródromos (Carate, Nicoya, San Isidro, San Vito, Tobías Bolaños Palma y Daniel Oduber Quirós)	100,00%
7 rutas intersectoriales operando	0,00%
Concluir la construcción de tres radiales, Paraíso-Cartago, Zapote-San Francisco y Moravi-Coronado	100,00%
1 Paso a desnivel construido (Alajuelita)	61,00%
34378 operativos de vigilancia y control realizados por el MOPT	212,00%

400 km. de demarcación realizados por el MOPT	155,40%
7,302 señales colocadas y reparadas por el MOPT	119,02%
5,073 semáforos instalados y reparados por el MOPT	78,02%
Reducir a 12,67% la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito	0,00%
3 puentes peatonales construidos	80,00%
2000 km. demarcados por el CONAVI	55,63%
3 topics construidos por CONAVI	67,33%
Movilizar al menos 600 TM/H por buque granelero atracado en Puerto Caldera	98,57%
44 TM/H de incremento en relación con la línea base (258,0 TM/H Acumulado)	9,09%
Concluir el proceso licitatorio (30%) para la concesión de Puerto Limón-Moín	66,67%
2 Muelles remodelados (Puntarenas y Quepos)	73,50%
Concluir la etapa de preinversión (3%) y avanzar en la fase de proceso licitatorio (15%) del proyecto Concesión del ferrocarril de pasajeros TREM	88,89%
14 kilómetros de línea ferrea reactivados.	100,00%
Elaboración de un Plan Nacional de Inversiones Ferroviario, en concordancia con los resultados del estudio para determinar el potencial del sistema ferroviario nacional	60,00%



8- EVALUACION DE METAS SECTORIALES

El Sector Infraestructura y Transportes estableció dentro del Contrato con la Ciudadanía, las siguientes metas sectoriales:

METAS SECTORIALES	2007-2010	LOGRO AL 2009
1- Incrementar de 20% a 30% la proporción de la Red Vial Nacional Asfaltada en buenas condiciones, con un índice de rugosidad (IRI) menor a 3.	En un 10%	La medición de esta meta se realizará en el año 2010, dado que su cuantificación es cada dos años.
2- Incrementar en 5.000 Km. al 2010, la cobertura de atención de la Red Vial Cantonal a nivel de todo el país, en relación con el año 2005.	De 1.641 km. a 6.595.3 (5,000 km.)	3764.5 km. a/
3- Incrementar el número de operaciones aéreas en relación con el año 2005: en 12.682 al 2010.	De 132.318 a 142.000 (12,682 operaciones)	El cumplimiento de esta meta se concretó en el año 2008, en el cual se generó un crecimiento de 21,120 operaciones aéreas. No obstante, al cierre del año 2009 se contabilizó un incremento de 27.895 operaciones aéreas.
4- Reducir la cantidad de la flota vehicular en buses que ingresan al centro de San José en hora pico en relación con el año 2006: en 247 al 2010.	De 1.050 a 803 buses (247 buses)	Cuantificable en 2010. b/
5- Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes viales en relación con el año 2005: hasta un nivel del 12.10% en el 2010.	De 14.24 a 12.10	14.39
6- Incrementar el número de toneladas por hora en carga a granel descargadas en buque atracado en Puerto Caldera en relación con el año 2006: en 250 al 2010. Puerto Limón, en relación con el año 2006: en 168 al 2010, en el entendido de que en este último caso no está contemplada la concesión. 1/	Caldera: De 350 a 600 (250 toneladas) Limón: De 211 a 379 (168 toneladas)	El cumplimiento de esta meta se dio en el año 2008, donde se alcanzó una movilización de 302 toneladas por hora. Sin embargo, a pesar de la crisis económica mundial, al cierre de 2009 INCOP movilizó 591.39 toneladas (241.39) 7 toneladas
7- Duplicar el porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al Producto Interno Bruto (PIB) nominal pasando de un 1.00% en el año 2007 a un 2.00% en el año 2010. 2/	De 1% a 2%	Al cierre de 2009 este indicador mostró un valor de 1.95%

a/ Incluye la atención de la Red Vial Cantonal atendida por medio del KFW y de la División de Obras Públicas del MOPT.

b/ La cuantificación de esta meta será posible hasta que se inicie la operación de las Rutas Intersectoriales.

1/ No contempla la concesión de Puerto Limón

2/ Se incluyen las inversiones en el AIJS e INCOP

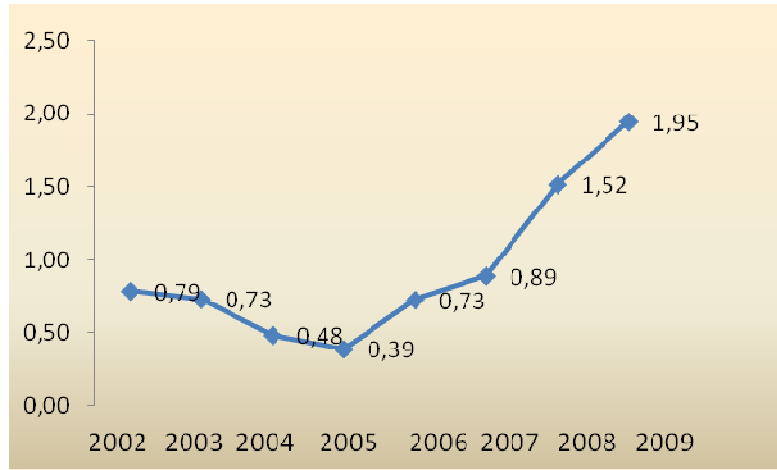
Del resumen anterior se observa que las metas relacionadas con el porcentaje de la red vial nacional en buenas condiciones y la reducción de la flota vehicular en buses que ingresan al centro de San José en hora pico, serán cuantificadas en el año 2010, dado que, para el caso de la primera su medición se realiza cada dos años. En el caso de la flota vehicular hasta tanto no se inicie la operación de las rutas intersectoriales, no se puede cuantificar la reducción de los buses que ingresan al centro de San José.

En relación con la meta de cobertura de la red vial cantonal, al cierre de 2009 se logró atender 3.764.5 km. de esta red a nivel de todo el país; no obstante, a que la meta no se cumplió el Ministerio ha realizado importantes esfuerzos para atender esta red, pese a los problemas que enfrenta por la carencia de maquinaria y personal especializado para las labores que demanda esta actividad. Para el año 2010 el MOPT adquirió maquinaria pesada cuyas compras se concretaron en el mes de noviembre de 2009, razón por la cual para el año 2010 se espera implementar un plan de capacitación para que los funcionarios aprendan a operar los equipos pesados. Asimismo, se continuará con la coordinación con las municipalidades, con el objetivo de que asuman un mayor compromiso durante el año 2010 en todas aquellas labores de su competencia.

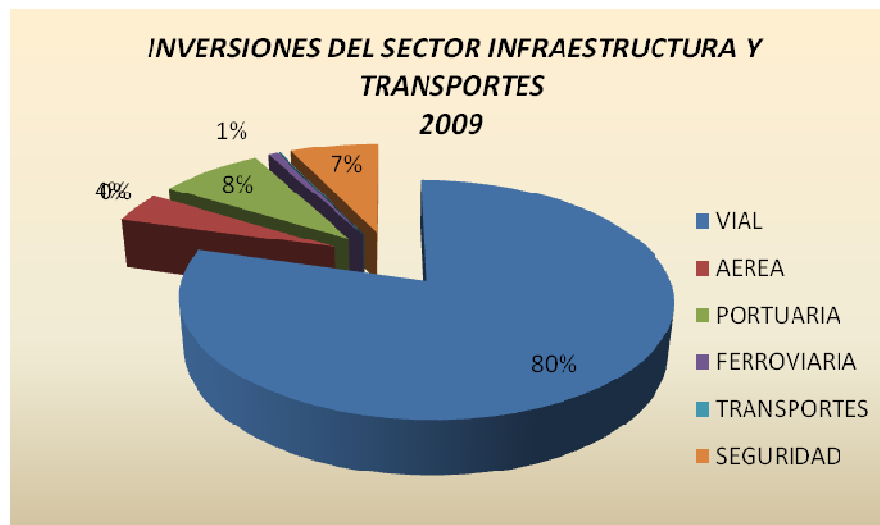
Por otra parte, en lo que respecta a la meta de “Disminuir la tasa de mortalidad por accidentes viales”, la Administración continuará enfocando esfuerzos hacia la reducción de esta tasa, tal y como lo ha hecho durante los tres años de vigencia del Plan Nacional de Desarrollo. No obstante, el sector ha incrementado los operativos policiales, las campañas de difusión para concientizar sobre el amor a la vida, uso del cinturón, uso del casco, entre otras. Además, implementó el decreto 33148-MOPT del 8 de mayo de 2006, con el objetivo de que en todas las labores de planificación y construcción de obras viales o programas de transportes y su eventual conservación, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación se incorpore el componente de seguridad vial. En este sentido los proyectos nuevos que se han construido incluyen la construcción de ciclovías, puentes peatonales y la señalización completa.

Finalmente, en relación con la meta de inversión con respecto al Producto Interno Bruto, es oportuno destacar los esfuerzos realizados por el sector, en inversión en infraestructura, donde se puede apreciar una mejora significativa en el indicador, el cual pasó de 0.89% en el año 2007 a 1.95% al cierre de 2009, como se muestra seguidamente:

**SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES
INVERSION CON RESPECTO AL PRODUCTO INTERNO BRUTO**



Asimismo, se muestra la composición de las inversiones del sector, donde destaca el subsector vial, con una participación del 80% con respecto al total:



Del gráfico anterior, se destaca la importancia de las inversiones realizadas en seguridad vial, las cuales ascienden alrededor de los 23.000 millones de colones al cierre del año 2009. Este ha sido uno de los retos de la presente administración, para lo cual se han enfocado esfuerzos hacia la construcción de puentes peatonales, ciclovías, demarcación vial, campañas y operativos policiales, entre otros.