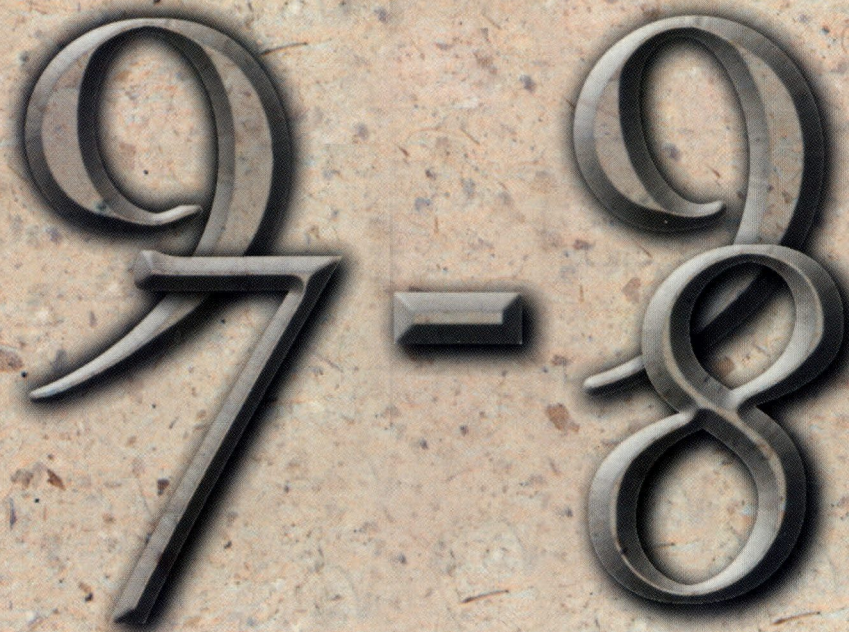
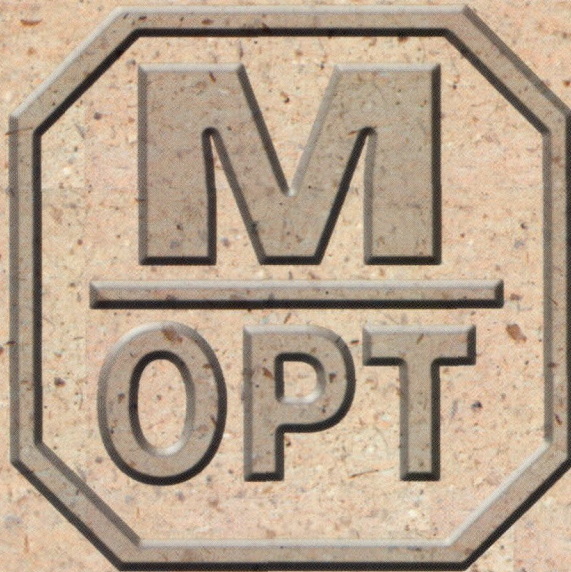




Memoria





Ministro de Obras Públicas y Transportes

Ing. Rodolfo Silva V.

Viceministro de Obras Públicas

Ing. Manuel Sáenz H.

Viceministro de Transportes

Msc. Francisco Jiménez R.



AREA DE PRENSA



El apoyo a las políticas de rescate de la Red Vial Nacional y al proceso de reestructuración institucional, del Sector Transportes, fueron las acciones prioritarias sobre las cuales el Area de Prensa del MOPT definió su estrategia de divulgación para el año 97.

Privó el interés de informar oportunamente sobre los programas de bacheo, reconstrucción de rutas urbanas, rehabilitación de las principales carreteras nacionales y construcción de las nuevas obras viales, de manera tal que el costarricense comprendiera el gran esfuerzo hecho por el Ministerio para enfrentar el acelerado deterioro de la Red Vial Nacional.

De manera abierta se dieron a conocer las limitaciones que plantea la actual organización para el cumplimiento de los objetivos institucionales y se apoyaron las iniciativas tendientes a divulgar la nueva estructura planteada para el Sector Transportes.

A lo interno del Ministerio, se colaboró con la Comisión de Rescate de Valores para apoyar el proceso de cambio institucional, que procura la excelencia en los servicios mediante la capacitación y concientización del personal.

Las distintas publicaciones elaboradas para públicos internos (Boletín Apoyo Institucional, Boletín Apoyo Comunal, murales,) y externos (Revista Caminos, Reporte Panorámico, Memoria Anual, afiches y despleables) reflejaron no sólo los logros más significativos alcanzados por el MOPT durante el período sino también las limitantes enfrentadas para concretar las obras o proyectos.

Por medio de la prensa escrita, la radio y la televisión se difundió en formato de noticia el producto del trabajo que en conjunto realizamos todos los funcionarios de este ministerio... obras y servicios que permiten una mejor calidad de vida para todos los costarricenses.

Se hizo, en este sentido, desde el Area de Prensa, un esfuerzo diario por divulgar el quehacer del MOPT y servir de intermediarios entre la institución y los medios masivos de información.



AREA DE OBRAS PUBLICAS

La prioridad institucional de rescatar la red vial nacional, principal responsabilidad del MOPT se reflejó en la implementación de los Programas:

Rehabilitación de Carreteras

Nacionales; "Objetivo Cero Huecos", por administración y por contrato así como el de Rehabilitación y Construcción de Rutas Urbanas. En total se atendieron 3.500 kilómetros de carreteras nacionales con una inversión estimada en ¢ 15.000 millones.

monto de ¢ 380 millones y un avance del 65%.

Recursos aportados por el Banco Centroamericano de Integración Económica permitieron iniciar el asfaltado del proyecto Barú-Piñuela-Palmar Norte, a finalizar en 1999, con una inversión que se estima en ¢ 4.300 millones. Asimismo, la reconstrucción del tramo San Ramón-Barranca, terminada para abril a un costo de ¢1,632 millones. En cambio, no se logró completar Taras-La Georgina debido a problemas de la empresa contratista, por lo que el MOPT ha tenido que asumir el mantenimiento mientras se licitan los trabajos faltantes.

Se avanzó en el diseño del puente sobre el Río Tempisque, con un costo de \$500.000, el cual tendrá una longitud de 800 mt y su construcción, mediante concesión de obra pública, se estima en más de ¢ 5.000 millones.

Numerosos proyectos de rehabilitación en todo el país se completaron o quedaron en diferentes grados de avance, entre ellos: La Garita-Turrúcarres (100%); San Isidro de El General-Dominical (100%); Nicoya-Sámara (100%); Nicoya-Santa Cruz (90%); Nicoya-Nandayure (90%); Zarcero-Ciudad Quesada (93%); Ciudad Quesada-La Marina (52%); Orotina-Turrubares (90%); San Gregado-Nuevo Arenal (56%); Urasca-Tucurrique (87%); Horquetas-Río Frío (67%); San Rafael-Santa Teresa; Campo Cinco-Palmitas.

Programa de rehabilitación de carreteras nacionales

Con el financiamiento del Banco Mundial y recursos locales por un total de ¢6.370 millones se iniciaron los trabajos de rehabilitación de importantes proyectos viales como: Sección Río Convento-Buenos Aires-Paso Real, sobre la Interamericana Sur, con una inversión de ¢ 1.990 millones y un avance en obra, a marzo del 98, del 85%; Tárcoles-Jacó-Loma, de la Carretera Costanera Sur, por un valor de ¢ 2.500 millones, con un avance en obra, a marzo del 98, del orden del 65%; la Carretera Penshurt-Pandora, en la región Atlántica, por un



Carretera Tárcoles-Jacó-Loma

Se licitaron o adjudicaron: Coopetilarán-Tierras Morenas; Interamericana-San Pedro de Pérez Zeledón; Interamericana-Pedregoso-Santa Rosa; Palmar-Sierpe; Río Cuarto-San Miguel; La Pastora-Volcán Turrialba; Limonal (Abangares)-Tempisque. Se trabajó en los diseños finales de la nueva carretera a San Carlos, y en el tramo Quepos-Dominical (que completaría la Costanera Sur).

Especial mención merece la recién habilitada conexión vial desde el cantón de Los Chiles, hacia el oeste, con un nuevo puente sobre el río Frío que se construyó con el aporte del sector privado que donó la estructura. La ruta comunica a Los Chiles, Caño Negro, Upala, Santa Cecilia hasta La Cruz, aproximadamente 160 km de ruta que va paralela a la fronte-



Carretera San Ramón -Barranca

ra con Nicaragua.

Se adjudicó además la construcción de seis de las ocho estaciones de pesaje cuyo costo se estima en ¢ 700 millones, financiadas por el Banco Mundial. Las

dos restantes están para licitarse y se construirán con fondos locales. Adicionalmente se adjudicó equipo valorado en \$ 800.000 que permitirá instalar un sistema integrado de pesaje en todo el

RESCATE DE LA RED VIAL NACIONAL

Programa de mantenimiento rutinario "CERO HUECOS"

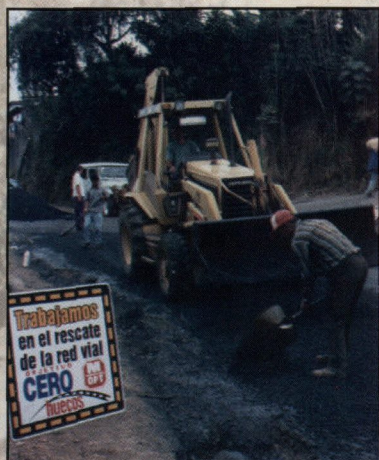
Asumir el cargo de Ministro de Obras Públicas y Transportes, el Ing. Rodolfo Silva impulsó un Plan Piloto para mejorar la superficie de rueda de las Carreteras Nacionales, a fin de garantizar mayor seguridad y hacer más confortable la conducción a los usuarios. Es conocido el grado de deterioro sufrido por la Red Vial, producto de la ausencia de un sistema de mantenimiento permanente, factor que acentuó los daños al punto de que en octubre de 1993 solamente el 8 por ciento de las carreteras nacionales se encontraba en buen estado, según inventario de la Agencia de Cooperación Externa Alemana (GTZ).

Fue así como inició en 1997 el Programa "Objetivo Cero Huecos" con el

mantenimiento por contrato de 1.300 kilómetros de vías con un tránsito promedio diario (TPD) superior a los 900 vehículos, mientras que las de TPD menor a esa cifra, así como las de lastre, fueron atendidas por el MOPT con sus propios equipos y cuadrillas.

Más que un proceso de simple bacheo, este plan piloto buscó, mediante 11 licitaciones, establecer las bases de un nuevo concepto de mantenimiento por empresas privadas con un control de calidad, tanto en lo relativo a producción de mezcla asfáltica como su colocación en el campo.

Con ese interés se suscribió un convenio con el LANAMME (Laboratorio Nacional de Materiales y Métodos Estructurales de la Universidad de Costa Rica). Se ha venido trabajando para implantar el procedimiento de auto control por las propias empresas, con verificación de resultados por el laboratorio contratado.



Carretera Cirri de Naranjo



El cumplimiento de ejecución ha sido variable, habiendo tenido un lento inicio. Fue necesario que el MOPT presionara sobre las compañías para que aportaran maquinaria, cuadrillas y en general asumieran el papel de administradores del mantenimiento de la Red bajo su responsabilidad, para que se lograra llegar al final de los proyectos en forma satisfactoria. Igual actitud fue asumida con el señalamiento que debió instalarse para prevenir, dar información y seguridad a los usuarios.

La actitud en ese sentido de la mayoría de las empresas fue de apenas cumplir. De ahí la urgencia de hacer más expeditos los trámites para sustituir a un licitante que no cumple y evitar que un sector del país quede rezagado al no recibir el servicio pactado.

Parte de los problemas de esta primera etapa son atribuibles a que las empresas participantes tienen su experiencia en construcción más que en mantenimiento, y a que la duración del programa piloto era de sólo un año por decisión de la Contraloría, lo que hacía poco atractivo a las empresas hacer inversiones permanentes en equipo y capacitación de cuadrillas.

No obstante los tropiezos, la experiencia acumulada en este

primer programa hizo al Ministerio solicitar nuevamente autorización a la Contraloría para llevar a cabo, esta vez, 23 licitaciones de mantenimiento rutinario que permitan cubrir 2.600 kms de rutas asfaltadas con un TPD de 500 vehículos o más, empleando el mismo sistema de inventarios y estimación de daños.

Al aumentar el kilometraje (de 1.300 a 2.600 km) a atender por parte de empresas privadas, también aumentaría la cobertura que podría dar el MOPT a las vías restantes, por lo que no sólo concentraría sus recursos en una longitud menor sino que podrá ofrecer un mejor servicio a los usuarios.

Los argumentos dados al ente contralor para justificar esta segunda fase fueron la importancia de consolidar los sistemas de control iniciados y preparar la organización para mantener el procedimiento de intervención por períodos de tres años una vez que se inicie el empleo del Sistema de Administración de Pavimentos propuesto por la Consultora Francesa BCEOM.

Para la nueva contratación, cada una de las 23 licitaciones contempló dos etapas: en la primera, con una duración de 4 meses, la empresa debe corregir huecos, ahuellamientos y corrugaciones peligrosos que representen amenaza para los conductores, el cuero de lagarto severo que las lluvias puedan transformar en bache, realizar chapea para garantizar visibilidad, conformar espaldones, limpiar cunetas y alcantarillas, canales de entrada y salida para evitar que las aguas discurren fuera de la calzada durante la estación lluviosa.

Durante los ocho meses restantes se corregirán los daños provocados por las lluvias al pavi-

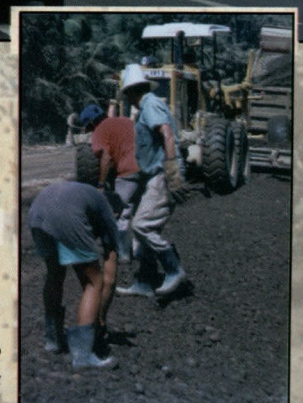
mento, se repetirán las operaciones de chapia, conformación y limpieza.

Como beneficios adicionales a los sistemas de control de calidad y autocontrol, al ampliar el Convenio MOPT-LANAMME se logrará organizar el mantenimiento rutinario por períodos mayores de un año, al tiempo que se apoyará el diseño y puesta en marcha del Programa de Rehabilitación de la Red Vial Nacional, como un plan a ejecutar a un plazo de 7 a 10 años, siempre que se aprueben las reformas planteadas para reorganizar al MOPT y darle los recursos que requiere, según el esquema propuesto con la asesoría de la firma consultora Louis Berger, contratada con recursos obtenidos del Banco Mundial.

Además del mantenimiento rutinario, se encontraban en proceso de rehabilitación la Interamericana Norte, tramo San Ramón-Barranca; Interamericana Sur, tramo Taras-La Georgina; rutas de peaje previstas para concesionarse como la General Cañas y la Bernardo Soto; las rutas de la Región Huetar Atlántica y la Región Brunca además de la Costanera Sur.



Nueva Intersección San Antonio Belén



Proyecto Barú-Piñuela



Nueva Salida a Heredia.

Rehabilitación de carreteras nacionales y construcción de rutas urbanas

Se rehabilitaron vías urbanas con altos volúmenes de tránsito para lo cual se utilizó concreto con el objeto de garantizar mayor vida útil a las superficies de ruedo. Se completaron trabajos de este tipo en los tramos Iglesia de Loreto-Pavas y Tribunales de Justicia, en Guadalupe (¢200 millones); la construcción de la nueva salida a Heredia (Pirro), lo mismo que el inicio de las obras para los puentes de la nueva radial a Desamparados, estructuras que tienen un costo de ¢ 300 millones. También se construyeron los dos carriles adicionales del tramo de 2.8 km Hatillo 7-Ladrillera La Sabana, con una inversión de ¢ 250 millones. Se está iniciando la reconstrucción de Higueirón-Zapote, las licitaciones de La Valencia-Santa Rosa-Santo Domingo y la rehabilitación y ampliación de Guadalupe-Ipís.

Está adjudicado el primer tramo de la Circunvalación Sur de Cartago y se trabaja en la nueva salida Oeste de la ciudad de Alajuela, hacia Barrio San

José. Otra ruta urbana es la carretera que une al Barrio Tournón con La Uruca, cuyo avance se estima en un 42%.

Un proyecto de gran importancia para el desahogo del tránsito entre Escazú y la ciudad capital, que queda en etapa de diseño, es la nueva radial alterna conectando la Circunvalación, a la altura de Hatillo 8, con el sector de La Verbena, entre Alajuelita y Escazú, mediante un nuevo puente de 150 mt sobre el Tiribí. Ya está reservado el derecho de vía y el costo total del proyecto, incluyendo 1 km de carretera, es del orden de ¢ 500 millones.

También se concluyó, a un costo de ¢ 800 millones, la nueva intersección a San Antonio de Belén, la pavimentación del tramo Rohmoser-Autopista General Cañas, como parte de la Circunvalación Oeste de San José y se desarrolló un ambicioso programa para reconstruir unos 30 puentes en la Zona Sur, destruidos por el Huracán César.

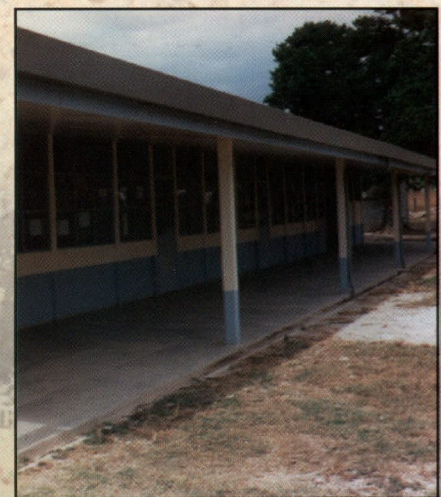
Edificaciones Nacionales

La acción del MOPT en pro de la educación costarricense se reflejó en la conclusión de infraestructura escolar en todo el país. Se construyeron por contrato unas 170 aulas y por administración (recursos MOPT y comunidades) otras 40 aulas.

Paralelo a la construcción de aulas con presupuesto nacional, unas 20 comunidades se beneficiaron con nuevas escuelas y colegios gracias a la donación de ¢ 243 millones realizada por el Gobierno Español como parte del programa de inversión Fondo Hispano Costarricense.

Además, por medio de la Unidad Ejecutora MOPT-DESAF, se construyeron en el período un total de 52 comedores escolares, seis centros de salud rural, igual número de centros de nutrición, todo por un monto superior a los ¢ 175 millones.

Otros 45 proyectos se encuentran en ejecución con una inversión de ¢128 millones, de las cuales 28 se realizan por administración y 17 por contrato.



En esta materia destacan la construcción de la nueva terminal para carga y descarga rodante (Roll On-Roll Off) que se construye en el Puerto de Limón con una inversión de ¢ 1050 millones, el nuevo muelle para atención de cruceros, obra que forma parte del Proyecto: PUNTARENAS POR SIEMPRE, financiado con una donación del gobierno de la República de China en Taiwán y la ampliación del puerto de Moín.

▼ PUERTO LIMON

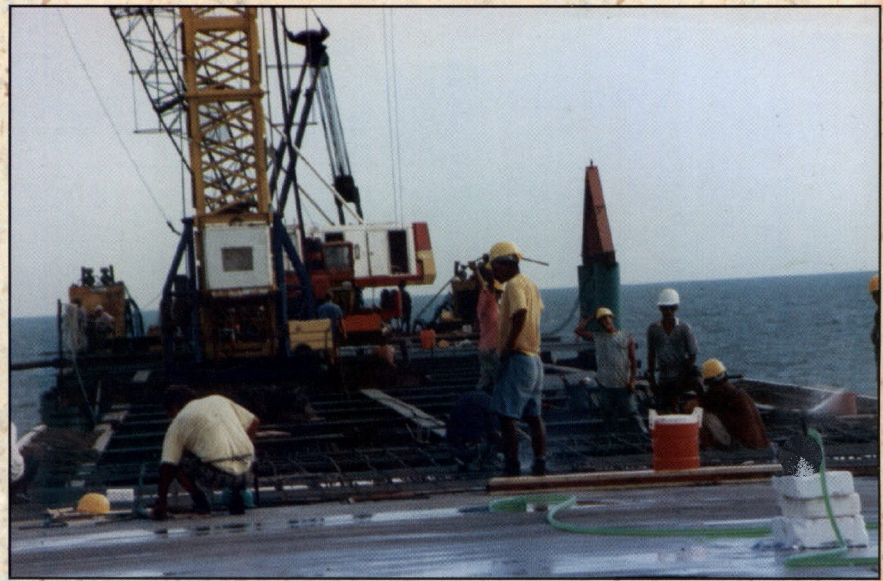
En mayo próximo se completará la construcción de un nuevo muelle para carga y descarga rodante (Roll On-Roll Off) infraestructura que podrá ser empleada además por barcos cruceros turísticos.

La obra tiene un costo de ¢1.000 millones y está a cargo de las empresas Terrasol y Tropical Engineering Corp (TEC). Su construcción permitirá descongestionar las instalaciones portuarias. Según lo previsto tendrá capacidad para atender 2 buques simultáneamente.

▼ MOIN

Con \$ 15 millones aportados por el Gobierno de la República de China en Taiwán se completará la construcción de la terminal multipropósito en ese puerto (ampliación de 250 mt) lo que permitirá atender la creciente demanda de instalaciones portuarias. Para realizar esta obra se completó el dragado de la dársena.

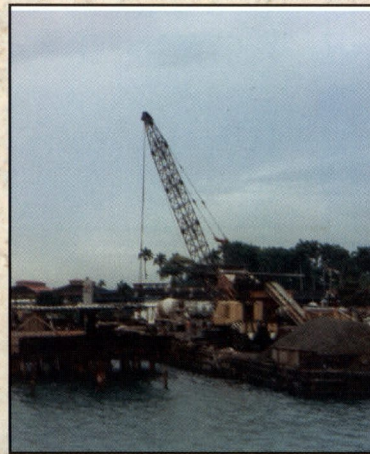
Del monto total aportado se destinarán \$ 10 millones al muelle en tanto que \$5 millones se utilizarán para la compra de equipos. Las licitaciones respecti-



Muelle para cruceros en Puntarenas

vas se harán por JAPDEVA.

Ya el MOPT había concretado la ampliación hacia el sur de 55 metros de muelle y realizado obras de dragado para recuperar la profundidad perdida durante el terremoto del 91. También se trabajó en el cambio de la desembocadura del río Moín.



▼ CALDERA

Se adjudicó a fines del 97 el dragado del puerto de Caldera, necesario para restituir las profundidades en las dársenas de maniobra. Se está en la formalización del contrato para dar inicio en mayo a estas obras que tienen un costo de ¢ 40 millones.

Está presupuestado para 1998 la extensión en 100 metros del

rompeolas que protege el área de atracaderos, con lo cual se reducirá además el problema de sedimentación por arrastre de las corrientes marinas. En esta obra participa también el INCOP, entidad con la que además se desarrolló el diseño conceptual para construir, bajo la modalidad de concesión, una terminal de granos y una terminal atunera en el puerto de Caldera.

▼ PUNTARENAS

Se destinaron ¢ 2.280 millones para la construcción de un nuevo muelle que emplearán exclusivamente barcos cruceros, ello como parte del proyecto Puntarenas Por Siempre, que cuenta con financiamiento por \$ 15 millones donados por el Gobierno de la República de China en Taiwán. El nuevo muelle tiene 557 metros de longitud y capacidad para atender simultáneamente 2 barcos de pasajeros de hasta 280 metros de eslora.

Complementan el muelle la terminal de pasajeros, el mercado de artesanías, obras ya adjudicadas, así como el centro de orientación turístico y museo sobre historia del ferrocarril a instalarse en el edificio de la Capitanía de Puerto que será restaurado.

OTROS LOGROS PORTUARIOS

Se concretó el Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Costa Rica con la asesoría del Overseas Coastal Development Institute (OCDI) y el apoyo financiero del Banco Mundial. El plan definió directrices para las obras portuarias a construir y recomendaciones sobre la administración y operación del sistema portuario nacional.

Se efectuaron trabajos de rehabilitación en el muelle de Golfito y se construyó una nueva terminal de transbordadores en Paquera, ambos proyectos por un monto de ₡ 80 millones.

Se licitó el servicio de transbordadores entre Puntarenas y Paquera, el cual es atendido por unidades de la Asociación de Desarrollo Integral de Paquera y por la empresa "Playa Tambor", que se añade a las rutas existentes a Playa Naranja y en la desembocadura del Tempisque.

Se estableció por decreto el funcionamiento del Consejo Portuario Nacional como ente de coordinación entre el Poder Ejecutivo, las instituciones descentralizadas (INCOP Y JAP-DEVA) y el sector privado.



Puente Buena Vista, Rivas de Pérez Zeledón

Atención de daños por emergencias

En un período de sólo cinco meses, de julio a noviembre de 1996, azotaron el país cuatro tormentas tropicales: Berta, César, Lilly y Marcos, que causaron grandes daños materiales, principalmente en el sur, Vertiente Pacífico Central, Guanacaste y Región Norte. En 1997 hubo inundaciones recurrentes en la Vertiente Atlántica por el fenómeno de "El Niño".

La reparación de los daños (1.000 kms de caminos, 120 puentes y 30 escuelas) aún no termina, pero se logró atender buena parte de las demandas inmediatas, a un costo cercano a ₡ 5 mil millones, que desde luego afectaron seriamente los programas normales del MOPT. En un tiempo record se construyeron unos 80 puentes de diferentes longitudes y tipo de estructura (concreto, prefabricados, armadura tipo Bailey, colgantes, peatonales, etc).



PROYECTO MOPT-GTZ

AVANZA EN EL MANTENIMIENTO DE LOS CAMINOS



La rehabilitación de 1560 kilómetros de caminos en lastre y tierra así como el mantenimiento de otros 1381 en todo el país son el producto del trabajo realizado durante el período por el Proyecto MOPT-GTZ.

Para concretar estos trabajos se contó con la participación directa de las comunidades, por medio de los comités de caminos, lo que permitió el mantenimiento manual de 802 kilómetros (chapea, descuaje, limpieza de cunetas y alcantarillas).

Hombres, mujeres y niños trabajaron activamente en el proceso de mantenimiento de los caminos realizando tareas como gestión de recursos, organización y divulgación.

En el área de capacitación, alrededor de 9,365 personas de distintas comunidades fueron entrenadas en el tema de la conservación de los caminos, en tanto el proyecto favoreció la formación de grupos de inspectores viales en las zonas de Guanacaste, Pérez Zeledón y San José con funcionarios del MOPT, los municipios, las comunidades e impartió formación a los operadores de equipos sobre normas y procedimientos de maquinaria.

También se continuó con la capacitación en el empleo del Sistema Básico de Administración de Talleres, se consolidó, en las distintas regiones la utilización del Sistema Básico de Control de Maquinaria y se hizo entrega, tanto al Área de Equipo y Maquinaria como a Informática, del Sistema Básico de Mantenimiento de Repuestos.

Otro de los logros importantes del período fue la instalación de equipo de cómputo con su respectivo sistema (Sistema de Programación y Ejecución del Mantenimiento -SPEM-) lo que permite contar con información sobre las actividades de mantenimiento vial realizadas además de cuantificar la inversión de recursos operativos y económicos



Las comunidades participan en el mantenimiento de sus caminos

DIRECCION DE CONCESION

Las reformas a la Ley, al Reglamento de Concesión de Obra Pública y la formulación de un Plan Nacional de Concesiones fueron algunas de las acciones más importantes desplegadas por esa Dirección.

En materia de Ley de Concesión, se trabajó en la formulación del texto sustitutivo. Posteriormente se contrató a expertos internacionales para que trabajaran conjuntamente con personal de esa dirección en el nuevo texto, recién aprobado en la Asamblea Legislativa.

Con la aprobación de la nueva Ley de Concesión se espera agilizar los mecanismos para licitar, al menos: a- autopista General Cañas (Sabana-Aeropuerto); b- puente sobre el río Tempisque; c- carretera Ciudad Colón-Orotina; d- mejoramiento carretera al Zurquí, Siquirres y Limón; e- autopista Florencio del Castillo, hasta Cartago; f- operación y mantenimiento autopista Próspero Fernández; g- terminal granelera en Puerto Caldera; h- nuevas operaciones portuarias.

Rehabilitación carretera Bernardo Soto:

Aunque se adjudicó a fines de 1996, un calvario de apelaciones, nulidades, disputas con las Contraloría, etc. no han permitido materializarla ya transcurridos dos años y medio de trámites licitatorios.

Fue readjudicada en diciembre de 1997, y la última apelación se encuentra aún en estudio de la Contraloría General de La República.

Autopista General Cañas:

Se recibió, por parte de la firma LCR Logística S.A. el cartel para licitar la obra, se realizaron ajustes al mismo con el objeto de adecuarlo a las condiciones actuales y se trabaja en el proceso de licitación de dicha concesión.

Puente sobre el río Tempisque:

Se concretaron y ejecutaron los estudios de suelos e hidráulicos necesarios para que la firma ISR continúe con el diseño final.

Mediante orden de Modificación se solicitó a esa misma empresa confeccionar las maquetas, un plan de man-



Autopista General Cañas Próxima a concesionarse

tenimiento del proyecto y cotización para realizar un estudio de factibilidad del mismo, vía concesión además de asesoría para elaborar el cartel y evaluar las ofertas en el concurso. Esto último no se concretó en razón de considerarse onerosa la propuesta de ISR.

Ciudad Colón Orotina:

Con base en el contrato de consultoría para la ejecución de ese proyecto, se emitió un addendum a efecto de realizar un Estudio de factibilidad que determine la viabilidad financiera y económica de su concesión así como la elaboración del respectivo cartel. Se analizaron los avances preliminares efectuados por la Consultoría IMNSA-GREINER y se le ordenó profundizar en la investigación y evaluación con miras a estructurar un proyecto factible de concesionarse.

AREA DE TRANSPORTES

Los esfuerzos en esa área se concentraron en mejoras a la calidad de los servicios brindados a los usuarios del transporte público y la introducción de nueva tecnología en procura de mayor agilidad y eficiencia.

▼ REORDENAMIENTO VIAL

Con el objeto de reducir los niveles de contaminación, mejorar la calidad de vida en el centro de San José y optimizar el uso de la infraestructura vial mediante el adecuado funcionamiento del transporte, se puso en práctica la primera etapa del Plan de Reordenamiento Vial, que supuso importantes cambios en el sentido de calles y avenidas así como la reubicación de paradas y redefinición de recorridos del transporte público correspondientes al sector norte del área metropolitana. Una segunda etapa está prevista en breve plazo para el sector sur.



Firma del proyecto declaratoria 1997 Año de la Prevención de Accidentes

▼ LICENCIAS

En materia de licencias se adjudicó finalmente la instalación del sistema digital para la confección de licencias. La nueva tecnología acelerará sensiblemente

el trámite y el usuario podrá obtener o renovar la licencia de conducir en unos 30 minutos como promedio en las oficinas centrales y en las sedes regionales de Educación Vial en todo el país.

▼ PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Los esfuerzos por reducir el número de víctimas producto de accidentes de tránsito (1997 fue declarado Año de la Prevención de Accidentes de Tránsito) se tradujeron en operativos específicos realizados por la Policía de Tránsito para detectar y sancionar la velocidad temeraria, la ingesta de licor y el irrespeto a las señales de tránsito.

Otras iniciativas que apuntaron al mismo objetivo fueron la construcción de dos nuevos puentes peatonales sobre la Carretera de Circunvalación, la demarcación de vías (¢ 365 millones invertidos en señalamiento), la compra de equipos para la po-



Operativo para control de ingesto de licor.

licía de tránsito (radares, alcohosensores), el desarrollo de un programa para la profesionalización de ese cuerpo además de la capacitación de docentes de unos 35 colegios de todo el país en los principios de la educación y la seguridad vial.

▼ REVISIÓN TÉCNICA

Congruente con las políticas de seguridad vial implementadas en el país durante la presente administración y para garantizar mayor seguridad a los usuarios, el MOPT puso en marcha un plan de revisión técnica para los autobuses del área metropolitana, para lo cual utilizó un moderno equipo alquilado a la empresa española ITEUVE.

Paralelo a ello elaboró el cartel licitatorio para privatizar la revisión técnica de la flota vehicular, con lo que se busca implantar un verdadero sistema de mantenimiento de la flota vehicular (particular y transporte público) que se traduzca en mayores economías para los usuarios y el país. Esta iniciativa ha sufrido demoras debido a una apelación al cartel.



Se empleó moderna tecnología para la revisión de automotores



Señalamiento elevado, Carretera de Circunvalación

▼ ECOMARCHAMO

Otra importante acción se concretó con el Programa de Control de Emisiones Vehiculares, que inició su segundo año en procura de reducir los niveles de contaminación provocados por la flota automotor.

Los reportes emitidos por los talleres autorizados y procesados por la Dirección de Informática del MOPT precisan que de una flota vehicular total de 346.000 obligada a cumplir con la revisión de contaminantes, en el primer período (96-97), un 92% superó la prueba y hoy día porta la tarjeta identificadora. Se está fortaleciendo la fiscalización del programa para garantizar el rigor de las pruebas que realizan los talleres privados.



Programa Ecomarchamo para el control de contaminantes

TRANSPORTE AEREO

Para la modernización de los servicios de transporte aéreo (carga y pasajeros) del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, el MOPT y el Consejo Técnico de Aviación Civil disponen ahora de un mecanismo ágil y flexible: el Reglamento para los Contratos de Gestión Interesada de los Servicios Aeroportuarios. Esta novedosa figura permite a la administración explotar servicios por medio de un gestor que asume la administración, operación y desarrollo del aeropuerto, incluida la financiación y construcción de las obras. El gestor percibirá un porcentaje de los ingresos como remuneración por sus servicios.

Otro importante logro fue el establecimiento de un nuevo sistema para control de tráfico aéreo, que se alojará en dos módulos en concreto de 363 metros cuadrados cada uno y una torre de control de 30 metros de alto, como componentes básicos de este complejo en el que se instala el nuevo radar de fabricación italiana adquirido por Aviación Civil a un costo de \$ 4.5 millones. El nuevo radar permitirá una cobertura de 200 millas náuticas, brindará información de posición, altitud, actitud y empleará tarjetas enchufables, lo que facilita el mantenimiento, la rápida localización y reparación de averías.

Para un mejor servicio de transporte aéreo se adjudicaron las obras de ampliación de la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, proyecto que comprende la construcción de un edificio contiguo al existente para albergar áreas de boletos, reclamo de equipaje, aduana, migración así como centros comerciales y oficinas de líneas áreas.

Este proyecto de 14.000 metros cuadrados aumenta la capacidad del Juan Santamaría de manera que pueda atender la demanda proyectada para el año 2010. Esta obra corresponde a la primera fase de desarrollo que se complementarán con la ampliación de salas de abordaje y puentes telescópicos en una próxima etapa.

También se adjudicó a la empresa Belén la ampliación de la plataforma de estacionamiento de carga, que pasará a tener un total de 9 posiciones (actualmente sólo posee 3) para aviones grandes, la inversión prevista es de ¢500 millones.

De igual forma se contrató a la empresa Sánchez Carvajal la colocación de una nueva carpeta asfáltica en la pista y calle de rodaje, lo mismo que la construcción de todo el sistema de subdrenajes de esa pista de 2.000 metros de longitud, lo que evitará que las aguas deterioren la capacidad estructural del pavimento. En estas obras se invierten ¢ 100 millones.



Edificio de control de tráfico aéreo



Nuevos Trabajos en el aeropuerto Juan Santamaría

NUEVA ORGANIZACION Y MARCO JURIDICO

Para el Sector Transporte



El Ministro Silva presentó al presidente Figueres la propuesta de reestructuración del Sector Transportes

Con la colaboración de una firma consultora, contratada con recursos del Banco Mundial, se ha formulado una propuesta de reorganización para convertir al MOPT en un ministerio de transportes exclusivamente, como entidad rectora del sector, encargado de la planificación, formulación de políticas, fiscalización y regulación.

Las funciones ejecutivas se descentralizan en entes autónomos o desconcentrados para cada sector: Vialidad (incluyendo Consejos de Conservación, propuesto, y de Seguridad Vial, existente);

Portuario (está creado por decreto el Consejo Portuario Nacional); Aeropuerto (ya existe el Consejo de Aviación Civil, por Ley); y Transporte Público, que requiere de una mejora sustancial.

Cada subsector tendría ingresos permanentes basados en la recuperación de costos a nivel modal, y se encargaría

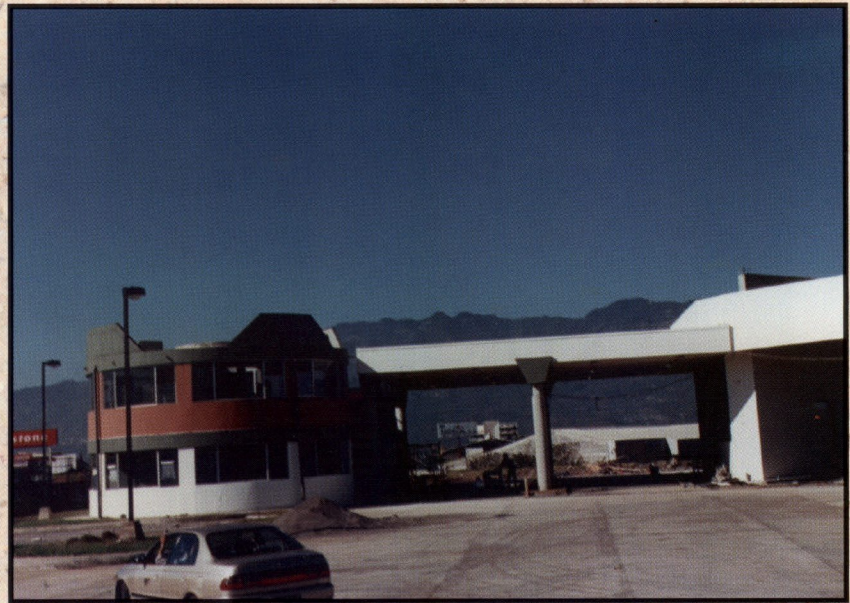
de realizar los programas y asignación de recursos para la operación y mantenimiento de la infraestructura y los servicios de transporte. Se buscaría transferir al sector privado la ejecución de aquellas actividades que puede realizar de manera más eficiente.

El anterior esquema se ha comenzado a implantar gradualmente. Se está formulando una nueva Ley Marco del Sector Transportes. Además, se han logrado aprobar recientemente una nueva Ley de Concesión de Obra Pública y reformas a la Ley de Expropiaciones, que permitirán una más ágil y económica realización de proyectos prioritarios.

Finalmente se prevé volver a operar los ferrocarriles mediante licitaciones para contratar con empresas que se encarguen de su administración, operación, mantenimiento y construcciones en modalidad de "Gestión Interesada" similar a la propuesta para servicios aeroportuarios.

DIVISION ADMINISTRATIVA

El diseño e implementación de sistemas informáticos para aumentar la eficiencia de los procesos administrativos, el desarrollo de programas de capacitación para el recurso humano, la inversión para mejorar la infraestructura existente y construir nueva, así como la adquisición de equipos (computo, de oficina, vehículos livianos, automóviles livianos, dos cabezales y un tanque para el transporte de combustible) fueron las acciones más importantes desplegadas durante 1997 por la División Administrativa.



Nueva bodega de combustible

Sistemas informáticos

Para integrar las oficinas del Área de Obras Públicas se instaló una nueva red informática, se trabajó en el desarrollo, programación e instalación del sistema informático del Laboratorio de Materiales y en la implementación de otros sistemas para Pesos y Dimensiones y Control de Contaminantes.

De igual forma en las subáreas de Recursos Humanos, Financiera y en Obras Públicas se instaló el sistema computadorizado de archivo de alta seguridad que mantiene copia inalterable de documentos para ser accedidos por distintos usuarios y con el cual es factible efectuar ligas de información.

Al establecer comunicación directa con los sistemas informáticos del Ministerio de Hacienda, avanzó el proceso de desconcentración de la ejecución presupuestaria, lo que permite disminuir sustancialmente el tiempo de aprobación de solicitudes de mercancías, reservas, órdenes de compra, además del

pago de facturas de gobierno. También, mediante la implantación del Sistema de Pago en Línea con la Oficina Técnica Mecanizada, se cumplió la meta de tener al día el pago de funcionarios.

Capacitación

Se realizaron 244 actividades en las que participaron 3.208 funcionarios para un total de 5.548 horas efectivas.

Destacan en ese sentido el programa impartido por Recursos Humanos con temáticas como servicio al cliente, equipos de trabajo y modelo polifuncional del recurso humano, el convenio ULACIT-MOPT, que favoreció a 13 funcionarios y el de Maestría en Recursos Humanos y Administración de Negocios que benefició a 40 empleados del Ministerio.

Durante el período se entregaron también 199 diplomas de reconocimiento, se generaron 85 contratos internos de estudio, se divulgaron 23 becas al exterior y se becó, en el país, a 20 funcionarios, 8 de los cuales ingresaron a bachillerato, 10 a licenciatura y 2 a maestría.

Infraestructura y equipos

Frente a la Rotonda de Zapote se construyó la nueva bodega de combustibles, se adquirieron dos cabezales, un tanque para el transporte de combustible y se mejoraron las instalaciones de las bodegas existentes en Cartago, Limón, Santa María de Dota y Paso Ancho, a las que se dotó de equipo de cómputo.

Otros

Igualmente se asumió durante el 97, la administración técnica y presupuestaria de los seguros de vehículos, del equipo pesado y de las pólizas de riesgos de trabajo, que totalizaron unos ₡ 200 millones. No sólo se cubrió oportunamente el pago sino que se recibieron todos los servicios por parte del INS.

DIRECCION DE PLANIFICACION

La Dirección de Planificación dirigió sus esfuerzos al planteamiento de proyectos de infraestructura y de administración de la infraestructura de gran trascendencia.

Uno de los más importantes fue la actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Juan Santamaría y la ubicación del Nuevo Aeropuerto, cuyos resultados fueron de aplicación inmediata en la formulación del proyecto: Contrato de Administración del Aeropuerto, mismo que se trabajó conjuntamente con la Autoridad Nacional de Concesión y en el que se planearon las necesidades de infraestructura requeridas para la vida de operación remanente del aeropuerto, estimada en 15 años.

Como resultado de coordinar la actualización de este plan, la Dirección de Planificación se sumó a los esfuerzos realizados por la Autoridad Nacional de Concesión en la formulación legal, financiera y contractual del Contrato de Administración del Aeropuerto Juan Santamaría. La licitación respectiva se publicó a principios de abril de 1998.

Otro importante esfuerzo reali-

zado fue la coordinación y seguimiento de los contratos de crédito externo que financian proyectos vitales para el desarrollo del Sector Transporte como la construcción de los puentes mayores del proyecto Ciudad Colón-Orotina ; la ampliación de la terminal multipropósito en el Puerto de Moín; las carreteras Naranjo-Florencia, Parrita-Quepos-Barú, Taras-La Georgina, Barranca-Arizona, San Ramón-Barranca, Barú-Piñuela, Pérez Zeledón - Buenos Aires y La Georgina-San Isidro.

En el campo de la administración de la red vial, continuó el monitoreo de las condiciones estructurales y de servicio de las carreteras nacionales pavimentadas a fin de preparar los programas de mantenimiento periódico y de rehabilitación que resultaran más económicos para el país según las condiciones presupuestarias.

Esto permite mantener la objetividad en la programación de inversiones y controlar el impacto del mantenimiento rutinario realizado por medio del programa "Cero Huecos" y ha sido el instrumento de programación de los proyectos incluidos en el presupuesto 1998. También se terminó de implantar el Sistema de Administración de Puentes.

La Dirección de Planificación preparó además, para el Proyecto MOPT-GTZ un programa de cooperación con las municipalidades, orientado a capacitar al personal en materias como planificación de redes viales, manejo de inventarios y presupuesto de inversiones en infraestructura, que se iniciará a muy corto plazo, provocando un salto cualitativo en esta área a nivel municipal.

En lo relativo a reestructuración del MOPT, se elaboró un proyecto de reglamento de la Ley de Caminos Públicos, que redefinirá la calificación de las vías nacionales y cantonales para concentrar la acción del MOPT en las de mayor importancia. Asimismo, se confeccionó, en coordinación con otras unidades del MOPT, el nuevo decreto de las Carreteras de Acceso Restringido.

También, en apoyo técnico a los proyectos de infraestructura de interés centroamericano, se constituyó el grupo técnico de Directores de Planificación de Centroamérica, donde se participó activamente en la elaboración del documento de políticas: "El Sector Transporte para la Competitividad e Integración de Centroamérica", aprobado por los Ministros de Transporte de Centroamérica. Además se dió seguimiento a los acuerdos sobre el Proyecto de Concesión del Corredor Centroamericano, particularmente a la formulación del proyecto en territorio costarricense.

Otra área de actividad fue la relacionada con la gestión de proyectos de preinversión, necesarios para el establecimiento de políticas, entre otros: El Desarrollo Regional de la Provincia de Limón y el Corredor San José-Caldera, con aporte de la Agencia Sueca de Cooperación Internacional, el Inventario de la Red Cantonal en 36 cantones y el Estudio del Impacto Ambiental del Anillo Periférico con el Fondo de Preinversión.

Igualmente Planificación participó como enlace tanto en el campo de la cooperación internacional como con MIDEPLAN para la coordinación y seguimiento del Compromiso de Resultados (CDR) - acciones estratégicas del Gobierno.



AUDITORIA

Esa Dirección realizó, durante el período, una serie de auditorías y estudios especiales en las áreas de contratación administrativa, financiera, administrativa, de control y de estudios especiales, como parte del Sistema Integrado de Fiscalización y Control de la Hacienda Pública.

De esta labor surgieron las recomendaciones y disposiciones tendientes a corregir las desviaciones de control y a mejorar la respuesta de la institución frente a los retos que la sociedad le plantea, lo anterior con el objeto de brindar un servicio constructivo y de protección a la administración, de tal manera que despliegue su labor en forma más eficaz, eficiente y económica.

AREA JURIDICA

Como parte de la asistencia legal que el Area Jurídica presta al Despacho Ministerial y a todas las Direccio-

nes de la Institución, realizó, durante el período, seis mil gestiones en tanto generó un total de cuatro mil oficios (doce diarios como promedio) relacionados con contratos de obra pública, convenios, consultorías, reclamos administrativos, recursos de amparo y licitaciones privadas, además de las gestiones de expropiación y adquisición de terrenos.

CONTRALORIA DE SERVICIOS

Evacuar quejas, aportar información, aclarar dudas sobre servicios, procedimientos y requisitos así como tramitar y dar respuesta a las denuncias que plantean los usuarios son las tareas fundamentales que realiza la Contraloría de Servicios de este Ministerio.

Durante el período se atendieron 700 casos, en su mayoría relacionados con el área de transportes, de los cuales 144 están pendientes. Se evacuaron además un total de 7.300 consultas al público, tanto en las ofi-

cinas de la Contraloría como en el módulo que esta dependencia tiene instalado en la entrada principal del Ministerio.

RELACIONES COMUNALES

A fin de promover el desarrollo de las comunidades en los campos social y económico, el MOPT suministró material de construcción a distintas comunidades de todo el país por un monto estimado en ₡ 106 millones, que favoreció la construcción de salones comunales, aulas, comedores escolares, mini gimnasios, vados, puentes, aceras y alcantarillados entre otras obras.

Como un complemento al aporte de materiales (cemento, block, zinc, perling, pintura y fibrolit), se facilitó mano de obra especializada (albañil, carpintero, electricista, soldador, pintor, maestro de obras), servicio de transporte de materiales y en general, asesoría técnica requerida para concretar las obras.

INSTITUTO GEOGRAFICO

Durante el período se realizó un estudio integral de recursos existentes para la reestructuración y modernización del Geográfico, se adquirió un sistema computadorizado para el procesamiento, preparación, distribución, venta de fotografías aéreas y productos cartográficos digitales en tanto se gestionó la adquisición de moderno equipo para agilizar la actualización de mapas del país y brindar a los usuarios, a corto plazo, los datos cartográficos más precisos en formato digital.

Con el propósito de definir con mayor precisión los límites territoriales y facilitar el desarrollo integral de las zonas fronterizas se efectuaron trabajos geodésicos y topográficos en las fronteras nacionales con Nicaragua y Panamá; se continuó con la preparación del mapa oficial preliminar relativo al Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva; y se estableció un plan relativo a la delimitación territorial cantonal para demarcar con precisión las líneas imaginarias o las divisorias de aguas que definen los territorios administrativos de provincias y cantones.

Siempre en materia de límites territoriales se efectuaron estudios geográficos sobre algunos límites cantonales y se prepararon proyectos de creación de los distritos de Monte Romo y Puerto Carrillo en Hojanca, Brisas en Alfaró Ruiz y Chira en Puntarenas.

En colaboración con INCO-PESCA y JAPDEVA se demarcó con boyas en altamar y mojones costeros, el sector marítimo de restricción para la pesca artesanal iniciando en la desembocadura del río Colorado, Pococí de Limón un trabajo que se realizará frente a todos los ríos navegables



del país, de acuerdo a las normas decretadas por el Poder Ejecutivo.

Respecto a la zona marítima terrestre, se brindó en forma regular el servicio de demarcación con mojones, revisión y visado de 817 planos catastrales e inspección técnica de ambos litorales del país. Destacan en particular, los trabajos ejecutados en 7 playas diferentes en Punta Burica, que facilitarían el desarrollo de un plan regulador integral para Pavones en Golfito de Puntarenas.

Conjuntamente con la Dirección General de Aviación Civil, el Departamento de Topografía del ICE, la Escuela de Topografía, Geodesia y Catastro de la Universidad Nacional y el Catastro Nacional se implementó la primera etapa del proyecto: Implementación del Sistema Aeronáutico WGS 84 en Costa Rica, que permitirá el aterrizaje y salida de aviones con exactitud y seguridad durante condiciones climáticas variadas en todos los aeropuertos del país.

Desde el Instituto Geográfico se trabajó además en la modernización y actualización de la cartografía nacional, se ejecutaron diversos proyectos de toma de fotografías aéreas a diferentes escalas y en atención a las disposiciones y

recomendaciones de la Comisión Nacional de Nomenclatura, se realizaron estudios específicos para actualizar el Registro Oficial de Topónimos Nacionales.

El IGN continuó además con los trabajos cartográficos para generar, en el corto plazo, una Base Cartográfica Digital del país, que permitirá ofrecer al público el Modelo Oficial Digital del Terreno de todo el territorio nacional, producto cartográfico que permitirá a profesionales y técnicos en diversas disciplinas no sólo disponer de datos geográficos sino generar sistemas digitales de información especializados en diferentes áreas.

En materia de estudios geográficos aplicados, se realizaron diversos estudios de interés nacional se completó el Proyecto sobre Ríos Navegables de Costa Rica, gracias al cual se determinó la sección navegable de cada río del territorio; se realizaron estudios de contaminación sónica en los cuatro distritos centrales del Cantón de San José así como en el área de influencia del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; y se brindó asesoría al MOPT así como a

otras dependencias del Estado sobre asuntos relativos al impacto ambiental de diversos proyectos de obras públicas.

Se inició además, con la cooperación técnica y financiera del Centro Internacional de Investigaciones para el Desarrollo (CIID) de Canadá y el Centro Canadiense de Teledetección (CCRS) un proyecto científico para desarrollar en el país el uso de imágenes satelitales de radar a través de la transferencia de tecnología geoespacial, capacitación técnica especializada y promoción de investigaciones aplicadas en la evaluación y levantamiento de los recursos territoriales, mismo que se ha desarrollado conjuntamente con Honduras y Panamá.

