

MEMORIA INSTITUCIONAL 2014 - 2015

Tabla de contenido

Un necesario cambio en el desarrollo de la infraestructura 4

Infraestructura

INI: Un nuevo brazo ejecutor robusto para el MOPT	9
Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I)	11
Tres grandes componentes con notorio avance	13
Obra estratégica de infraestructura urbana presenta 40% de avance .	16
Por concluir etapa de diseño y dar paso a la construcción	18
En desarrollo programa de obras urbanas estratégicas.....	19
En julio próximo inician obras en Arco Norte de la Circunvalación	20
Obras en pasos a desnivel de Circunvalación iniciarán en segundo semestre de 2015.....	21
Autorizados carriles adicionales en puente sobre el Virilla en la General Cañas	22
Avanza elaboración de manual operativo para ejecución de empréstito	23
Otros corredores estratégicos en marcha	24
Seis entidades bancarias interesadas en proyecto San José - San Ramón	24
Intervención de la Ruta 32: un proyecto mejorado.....	26
Nueva carretera a San Carlos cuenta con avance global de 76,5 %... 28	
Avance del 85 % en construcción de Bajos de Chilamate - Vuelta Kopper	30
Puente Binacional Sixaola será una realidad.....	32
Reactivados trabajos en la Ruta Veintisiete de Abril - Villareal.....	34
Se mejoran drenajes y superficie de ruedo en ruta Guacimal - Santa Elena de Monteverde.....	35
Progresan diseños y puentes en la Ruta Nacional 856	36
Inició primera etapa de mejoramiento de Ruta La Managua - Londres	37
Conservación de la Red Vial Nacional (CONAVI).....	38
División de Obras Públicas.....	42


Priorizadas 147 intervenciones de caminos	44
Concesiones.....	46
En servicio ruta provisional de acceso	46
Concesión carretera San José - Caldera	48
Mejora de competitividad y logística en Puerto Caldera.....	49
Fortalecimiento del transporte público.....	53

Transportes y Seguridad Vial

Tres nuevas interlíneas en operación fortalecen el transporte público	53
Renovadas concesiones de transporte público (autobuses y taxis)	54
Compromiso con Ley 7600	55
MOPT promueve cobro electrónico en transporte público	56
Educación Vial	57
Dirección General de Policía de Tránsito	59
Waze permite mejor atención de congestionamientos	60
Tránsito capacita a policías municipales	62
Consejo de Seguridad Vial.....	63
Convenio COSEVI - Correos de Costa Rica.....	64
Inversión COSEVI 2014-2015	65
Dirección General de Ingeniería de Tránsito	65
Dirección General de Aviación Civil.....	66
Marítimo Portuario	69

División Administrativa

División Administrativa	73
Dirección de Capacitación	74
Donación de vehículos	74
Dirección de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras	75
Dirección Financiera	76
Dirección de Informática	76
Auditoría General	76



Un necesario cambio en el desarrollo de la infraestructura

Con determinación y claro sentido de urgencia, quienes asumimos la Dirección del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) hemos trabajado de manera intensa, durante el presente año, para generar una serie de cambios en el desarrollo de la infraestructura que buscan mejorar el desempeño del MOPT y de su principal brazo ejecutor, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), en momentos en que tenemos una importante cantidad de proyectos no sólo en ejecución sino también completando diseños para dar paso a las obras.

Uno de los cambios más importantes consistió en un acercamiento con los actores del sector externo al MOPT, como el Lanamme UCR y el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos. Con ello favorecemos una rigurosa y productiva fiscalización externa de nuestras actividades y la mayor transparencia en la toma de decisiones que nos corresponden, las cuales

Carlos Segnini Villalobos,
Ministro de Obras Públicas y Transportes
(Foto Alonso Tenorio)

buscamos concretar luego de una amplia consulta no sólo con estas entidades sino también con la ciudadanía.

Junto a estos actores externos y otros que integran el Grupo Consenso por el Rescate de la Red Vial Nacional, procedimos de forma temprana a elaborar un listado de obras prioritarias para la atención de la Red Vial Nacional, iniciativa que favorece una mejor coordinación con los demás actores del sector y el desarrollo de la Red sobre la base de acuerdos previos respecto de las prioridades definidas conjuntamente.

En paralelo realizamos un importante esfuerzo por concretar una mayor planificación temprana de las actividades que promueven el desarrollo de la infraestructura. Este cambio tiene dos propósitos claramente distinguibles: la elaboración de anteproyectos y pre-diseños de las obras antes a su ejecución o compromiso financiero y la contratación de actividades de pre-inversión para todos los proyectos del Programa de Infraestructura del Transporte (PIT) de previo a la declaración de elegibilidad de los fondos de dicho empréstito.

Como resultado de esta estrategia, en el caso del proyecto de ampliación de la ruta 32, logramos incrementar significativamente la cantidad y calidad de la información disponible al tiempo que advertimos

la necesidad de introducir mejoras en las actividades planteadas para la ejecución oportuna de esta importante obra. Continuamos trabajando fuertemente para garantizar que la información disponible para este proyecto sea de un nivel y alcance adecuados.

Siempre con el objetivo de optimizar la calidad de la información que favorezca la toma de decisiones, procedimos a la contratación de un estudio de tránsito global de la Zona Norte, fundamental ante la inminente entrada en operación de una diversidad de obras de infraestructura que modificarán la dinámica del transporte de esa zona, como es el caso de la nueva carretera entre Bajos de Chilamate y Vuelta de Kopper, el puesto fronterizo de Tablillas, la nueva carretera a San Carlos, el asfaltado entre Birmania y Santa Cecilia e inclusive la misma entrada en operación de la Terminal de Contenedores de Moín.

Conscientes de que la definición y selección de proyectos de infraestructura del transporte debe hacerse sobre la base de estudios técnicos y ser reflejo de criterios de escogencia objetivos y bien definidos, promovimos la creación por primera vez en este Ministerio, de una Unidad de Planificación Institucional que se encargue de la programación y evaluación de las actividades internas de la institución. De esta forma, lograremos evitar la sobrecarga de trabajo de la Dirección de

Planificación Sectorial, que debe concentrarse en la planificación estratégica del transporte intermodal, involucrando de forma más activa a los distintos consejos y a las instituciones autónomas del sector de transportes, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. Se trata de una acción estratégica, de índole más estructural orientada a optimizar el accionar institucional. El MOPT requiere de muchas modificaciones estructurales adicionales, para las cuales continuamos los procesos de análisis necesarios.

Otro elemento de cambio instrumentado y que tendrá efectos institucionales en el corto plazo es la cuidadosa selección de las modificaciones realizadas a la cartera de proyectos existente en el Ministerio, de tal forma que se favorezca su ejecución pronta y satisfactoria. Se ha procedido a tomar las acciones necesarias para evitar las modificaciones y sustituciones de proyectos en la cartera activa, excepto en los casos en que esto redunde en beneficio de la mayoría de los usuarios.

Un ejemplo de esto es la modificación de la contratación para el reforzamiento del puente sobre el río Virilla en la carretera General Cañas. Ante la incertidumbre sobre la continuidad del proceso de ampliación de esa vía se decidió

aprovechar de la mejor manera posible las actividades constructivas en el sitio para proceder a la ampliación de la estructura a seis carriles y evitar que continuara representando un cuello de botella para los cerca de noventa mil usuarios que diariamente la emplean.

También, la acción decidida de la presente administración eliminó la incertidumbre sobre el futuro de la ampliación de la carretera entre San José y San Ramón, al presentar para aprobación de la Asamblea Legislativa el Proyecto de Ley de Fideicomiso. Avanzamos así en materializar una nueva herramienta que pueda potenciar el desarrollo de la infraestructura del transporte y a lo interno del MOPT estamos tomando todas las previsiones posibles para una cuidadosa y transparente implementación de esta nueva figura de forma que garanticemos su éxito futuro.

En materia de conservación vial la presente administración enfrentó el vencimiento de los contratos de la red vial nacional pavimentada y la ausencia de carteles licitatorios para las nuevas contrataciones con una extensión de los contratos que regían. Enfrentados a la posibilidad de quedar sin capacidad de mantenimiento, lo cual hubiera redundado en un rápido deterioro de la red,

tuvimos que tramitar la extensión de los contratos previos al mismo tiempo que, en paralelo se inició el trabajo para los nuevos carteles. Esta rápida reacción evitó mayores demoras al mantenimiento de las vías, en plena época de invierno y permitió la continuidad de las obras de conservación vial de la red vial nacional pavimentada. Complementariamente y pese a la premura del tiempo, se introdujeron importantes variantes en los nuevos contratos para dar mayor participación a pequeñas y medianas empresas en los procesos de conservación a contratar.

Simultáneamente se están implementando contrataciones de mantenimiento por zonas de la red vial en lastre, las cuales no han existido por años, generando irregularidad en el mantenimiento de esas redes que son particularmente importantes en las zonas rurales y de producción agropecuaria del país.

Finalmente, el cambio más importante en el que trabajamos es la creación del Instituto Nacional de Infraestructura (INI). La conformación del proyecto de ley se encuentra en las últimas etapas de revisión a lo interno del Gobierno para remitirlo a consulta posteriormente a los actores externos del sector. Se han considerado una importante cantidad de cambios y modificaciones a la estructura

y capacidades actuales del CONAVI, que aseguren el nacimiento de una institución diferente y más efectiva. Estos cambios fueron ampliamente valorados por las autoridades superiores y el equipo de trabajo del Viceministerio de Reformas y Proyectos, creado con ese objetivo en la presente administración.

Esta nueva institución le garantizará al Ministerio y al sector de infraestructura un brazo ejecutor mucho más eficiente, capaz de materializar una importante cartera de proyectos que están por completar diseños e iniciar obra así como de aprovechar de la mejor manera los recursos del Fondo Vial en la recuperación de la red vial nacional pavimentada y en lastre.

Este es un resumen de las acciones estratégicas más importantes desarrolladas en los primeros 12 meses de trabajo y sobre las cuales fundamentamos nuestra propuesta de cambio institucional. Son una base sólida sobre la que debe construirse un proceso de cambio institucional que debe desarrollarse con el sentido de oportunidad y urgencia que le demandan los costarricenses al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a quienes desde esta institución le servimos al país.

A yellow decorative shape resembling a folded corner or a stylized 'L' shape, positioned on the left side of the slide, overlapping the grey bar.

INFRAESTRUCTURA



conavi
vialidad

Av. Paulina

La creación del INI generará un brazo ejecutor robusto para el MOPT

INI: Un nuevo brazo ejecutor robusto para el MOPT

Una de las principales prioridades definidas por la Administración Solís Rivera e instrumentada por las autoridades superiores del MOPT y del CONAVI, es la creación del Instituto Nacional de Infraestructura (INI) que vendrá a sustituir al actual Consejo Nacional de Vialidad. La nueva estructura propuesta responde a la necesidad de subsanar las deficiencias advertidas en la formulación, ejecución y fiscalización oportuna de la obra pública, así como garantizarle al país el mejor aprovechamiento de los recursos financieros provenientes tanto de las fuentes de financiamiento externo (empréstitos), como también locales (impuesto a los combustibles y presupuesto nacional).

Uno de los cambios sustantivos radica en un requerimiento de normalización de los procedimientos que regulan la ejecución de los proyectos, indistintamente se trate de obra nueva o de intervenciones que regularmente se desarrollan, como es el caso de los contratos de conservación vial con una vigencia plurianual definida a efectos de asegurar continuidad en las intervenciones que requiere la red vial nacional pavimentada y en lastre.

Esta normalización busca asegurarle a la administración que los proyectos, particularmente obra nueva, se desarrollen considerando estudios básicos que permitan resolver efectivamente y de previo temas relativos a relocalización de servicios, expropiaciones y aspectos ambientales entre otros, los que en la práctica han venido constituyendo limitantes al momento de realizar la obra por no haberse resuelto oportuna y apropiadamente.

En ese sentido se han considerado desde el Sistema de Administración de Carreteras y Estructuras y el Modelo Operativo de la Red Vial, hasta procedimientos para la correcta ejecución de estudios básicos, anteproyectos, diseños, construcción, operación y salida de servicio, es decir, la totalidad de las etapas del proceso de formulación y desarrollo de una obra.

Otro factor de cambio importante que introduce el proyecto del INI, es una redefinición del término conservación vial y de los elementos que la componen, de manera que se resuelvan vacíos

conceptuales respecto a lo que se califica o no como conservación vial y lo que debe entenderse como obra nueva.

Esta confusión de conceptos ha degenerado en un impacto negativo con no pocos señalamientos públicos por parte de entidades fiscalizadoras como la Contraloría General de la República, que han venido advirtiendo la necesidad de delimitar con precisión ambas actividades, de manera tal que los recursos presupuestarios se empleen adecuadamente según se trate de una u otra modalidad.

A partir de la redefinición del concepto de conservación vial se busca que los requerimientos ambientales sean solicitados cuando se trate de obra nueva y en los casos de intervenciones de conservación vial y mejoramiento se alcance mayor agilidad en la tramitación por tratarse de áreas ya impactadas, que en su momento cumplieron con requerimientos ambientales. Lo anterior no significa renunciar al respeto de principios ambientales, pues vía reglamentación el INI estaría obligado a aplicar las medidas de compensación,

mitigación, prevención, restauración y recuperación según correspondan.

Otros aspectos de cambio sustancial que se pretenden incorporar dentro del INI, involucran la introducción de habilitaciones complementarias para el Instituto en el área de contratación administrativa, siempre en procura de agilizar los procesos en esta materia. Todos estos cambios deberán ser consecuentes con los mecanismos de trabajo definidos en el INI.

Uno de los problemas más agudos en la capacidad de ejecución existente en el MOPT y en el CONAVI, son los procedimientos de contratación de personal. Las escalas salariales aplicables a los profesionales con altos niveles de experiencia no son competitivas con el mercado privado, por lo cual son muy difíciles de contratar. Son estos profesionales los que constituyen el eslabón crítico para una sana y eficiente administración de los contratos de ejecución de obra y para una adecuada gestión de los procesos de planificación y preinversión de proyectos. Por otra parte, la naturaleza del CONAVI como ejecutor de proyectos implica que idealmente el tamaño de la organización debe ser muy flexible en función de la carga de trabajo existente, lo cual tampoco es posible con la normativa actual. Por ello, la propuesta actualmente en proceso de consulta a lo interno del Gobierno incorpora un nuevo esquema en el régimen laboral, propio

del INI y de carácter mixto entre los regímenes público y privado, en el cual se normará lo concerniente a la política de contratación del personal, con el objetivo de asegurar la protección de sus derechos y el debido proceso.

Respecto a la estructura que adoptará el INI, se definirá en estricto apego a los intereses de realización de los proyectos, definiendo su propia escala salarial acordes con las condiciones de mercado. De igual forma estará sujeto a control mediante auditorías que justifiquen el tamaño de su planilla.

En materia de nombramientos de personal la propuesta busca asegurar que estos respondan a criterios de idoneidad técnica y probidad en la función pública,

de manera tal que el recurso humano contribuya a garantizar la adecuada planificación, ejecución y conservación de los proyectos de infraestructura del transporte, mediante la oportuna vigilancia de todos los procesos técnicos con especial énfasis en el control previo.

Contrario a la estructura funcional tradicional que es el CONAVI, el INI se ha perfilado como una organización orientada al desarrollo de proyectos, amparada a una estructura matricial que promueve la consecución eficiente de objetivos. Se plantea como una alternativa efectiva, actualizada y capaz de imprimir dinamismo a los procesos que procuran el desarrollo de la infraestructura del transporte.



Las autoridades superiores del MOPT y CONAVI durante la presentación del nuevo Viceministro de Reformas y Proyectos, responsable del Proyecto de Ley para la creación del INI

Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I)

Cuatro importantes proyectos conforman este programa estratégico para el desarrollo de la infraestructura vial que se financia con recursos del empréstito otorgado al país por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por un monto cercano a los \$ 300 millones.

Se trata de obras como la ampliación y rehabilitación de la Interamericana Norte en el tramo Cañas-Liberia, con su componente de carretera prácticamente concluido y un significativo avance en puentes e intersecciones mayores; el

diseño y construcción del intercambio de Paso Ancho actualmente en ejecución; el proyecto de diseño y construcción de la “Punta Norte” de la nueva carretera a San Carlos (La Abundancia-Florencia-Radial Ciudad Quesada) cuyo diseño fue concluido y dará paso al proceso constructivo; y la ampliación y rehabilitación del tramo Pozuelo- Jardines del Recuerdo.

La tabla adjunta detalla las características básicas de cada proyecto, su nivel de avance e inversión:



Tabla resumen de proyectos			
Proyecto		Inversión millones \$	Estado
Ampliación a 4 carriles y rehabilitación de la carretera Interamericana Norte tramo Cañas-Liberia	Carretera 50,5 km	\$ 133.80	Ejecución del proyecto 70 % (avance financiero global)
	36 Puentes (nuevos y rehabilitados)	\$ 25.21	En construcción: 17 puentes Terminados: 19 puentes 65 % (avance financiero global)
	3 Intersecciones (Cañas-Bagaces-Liberia)	\$ 32.36	Ejecución del proyecto 29 % (avance financiero global)
Diseño y construcción del intercambio de Paso Ancho		\$ 8.67	Ejecución del proyecto 15 % (avance financiero global)
Diseño y construcción Abundancia-Florencia-Radial Ciudad Quesada (Punta Norte nueva carretera San Carlos)		\$ 14.13	Diseño de obras
Diseño y construcción Pozuelo-Jardines del Recuerdo		\$ 8.54	Diseño de obras
Total		\$ 222.71	

* La diferencia con \$ 300 millones corresponde a recursos asignados a inspección, verificación de calidad, topografía, prediseños, diseños, pago de expropiaciones y reajustes de los proyectos del PIV I.



Paso a desnivel a Liberia con notorio progreso



Paso sobre río Montenegro a cuatro carriles

Tres grandes componentes con notorio avance

CARRETERA

El proyecto para la ampliación a cuatro carriles y rehabilitación de los 50,5 kilómetros de la carretera Cañas-Liberia avanza satisfactoriamente y la previsión es concluir la vía en el segundo semestre de 2015.

En este componente se invierten \$ 133.80 millones. Se han construido, aproximadamente unos 86 kilómetros de losa de concreto en dos carriles, lo que equivale a unos 43 kilómetros de losa a todo lo ancho de la vía, es decir a 4 carriles. Igualmente se tienen importantes progresos en la construcción de 6 de 9 puentes peatonales.

Avance en los puentes peatonales		
Nombre del Puente	Porcentaje Avance	Fecha Probable Terminación
Escuela la Pacifica	15 %	Mayo 2015
Escuela Montenegro	80 %	Abril 2015
Barrio San Antonio	80 %	Abril 2015
Escuela Pijije	90 %	Abril 2015
Escuela el Salto	35 %	Mayo 2015
Barrio Corazón de Jesús	20 %	Mayo 2015

El contrato de la carretera se amplió mediante un addendum por \$ 41.32 millones, para permitir la realización de obras adicionales convenidas con las comunidades y gobiernos locales, gracias a las cuales se optimizan las condiciones operativas y de seguridad de la carretera. Se trata de las intersecciones de Upala, Barrio la Cruz y Colegio Laboratorio en Liberia, que permiten un tránsito fluido y refuerzan la seguridad vial tanto sobre la Interamericana Norte como en las vías aledañas.

Asimismo, se incluye la construcción de marginales en Cañas, la construcción de muros de contención tipo Keystone en sectores de los ríos Cañas, Corobicí y Salto, la construcción de accesos públicos y privados, así como mejoras en los sistemas de aguas pluviales de la Interamericana, en la localidad de Liberia.

Otras obras adicionales que se financian mediante adición al contrato original contemplan 3 intersecciones en Upala, Barrio La Cruz y Colegio Laboratorio, que estarían concluidas en el primer cuatrimestre del 2015 dado que las dos primeras presentan importantes avances. El siguiente cuadro detalla el progreso en las nuevas intersecciones.

Avance en las intersecciones		
Intersección	Porcentaje Avance	Fecha Probable Terminación
Upala	90 %	Abril 2015
Barrio la Cruz	90 %	Abril 2015
Colegio Laboratorio	70 %	Abril 2015

PUENTES

En este componente se invierten \$ 25.21 millones, del mismo empréstito BID, que considera la construcción de 18 nuevas estructuras y la rehabilitación de igual número de puentes existentes. A la fecha se tiene un 68 % de avance financiero en el plan global de los 18 puentes.

Además, se tienen concluidos y en servicio los puentes nuevos sobre los Ríos: Sandillal, Canal de Riego Sur, Tenorio, Blanco, Montenegro, Canal de Riego Oeste, Villa Vieja, Piedras, Potrero, Urraca, Pijije, Caraña y Arenas (ver detalle en la tabla). Otros puentes sobre los ríos Cañas, Río Estanque y Río Salto presentan avances superiores al 90 %. En el caso de la rehabilitación de los puentes existentes, muestran importantes progresos los de Río Cañas, Sandillal, Río Tenorio, Montenegro, Canal de Riego Oeste, Río Piedras, Río Potrero, Urraca, Pijije, Salto y Caraña (ver detalle en tabla)

Avance en la construcción y rehabilitación de puentes			
Puente	Longitud (m)	Porcentaje Avance Puente Nuevo	Porcentaje Avance Puente Existente
Río Cañas	60,0	95 %	75 %
Río Sandillal	30,00	100 %	97 %
Canal de Riego Sur	17,30	100 %	97 %
Río Corobicí	76,20	35 %	0
Río Tenorio	56,5	100 %	85 %
Río Blanco	41,5	100 %	15 %
Río Montenegro	39,5	100 %	98 %
Canal de Riego Oeste	22,7	100 %	98 %
Río Villa Vieja	22,4	100 %	60 %
Río Estanque	19,0	98 %	0
Río Piedras	56,6	100 %	58 %
Río Potrero	34,8	100 %	50 %
Río Urraca	13,3	100 %	97 %
Río Pijije	16,3	100 %	97 %
Río Salto	52,7	95 %	58 %
Río Caraña	28,7	100 %	50 %
Río Arenas	22,5	100 %	10 %
Río Liberia	46,9	80 %	40 %

Nota: Para el cálculo de los montos de las obras expresado en dólares, se utilizó el tipo de cambio promedio de c 544.69 por dólar (USD\$).



Los puentes peatonales son parte de los componentes de seguridad vial del proyecto

PASOS A DESNIVEL

En este componente se invierten \$ 32.36 millones (incluidas obras de Adenda) del empréstito BID (PIV I) y considera la construcción de los Pasos a Desnivel sobre las poblaciones de Cañas, Bagaces y Liberia. Las obras en ejecución se concentran fundamentalmente en la reubicación de servicios públicos, habilitación de marginales para desviar el tránsito y garantizar condiciones de seguridad durante la fase constructiva y la construcción de muros prefabricados para las rampas de entrada. Liberia es el paso a desnivel que presenta mayor avance constructivo según lo detalla la tabla adjunta.



Obras de paso a desnivel en Cañas

Avance en la construcción y rehabilitación de pasos a desnivel			
Paso a Desnivel	Longitud (m)	Porcentaje de avance	Actividades a la fecha
Cañas	940	30 %	Reubicación de servicios públicos Trabajos en marginales Se realizó el desvío de tránsito por el Ramal 3, para así iniciar con la excavación de las 16 pilas a construir y 2 bastiones. Se concluyó el hormigonado de 12 cimientos.
Bagaces	606	20 %	Reubicación de servicios públicos Se trabajó en el Ramal 1 hasta nivel de base, utilizando como material de préstamo una toba ya que el material existente no cumplía con los requerimientos del CR 2010. En el ramal 2 se trabajó nivel de préstamo, utilizando como material de préstamo una toba ya que el material existente no cumplía con los requerimientos del CR 2010. En el ramal 3 se trabajó en la construcción de dos bastiones (1 y 2) del puente sobre el río Bagaces. En el ramal 4 se trabajó en la construcción de dos bastiones (1 y 2) del puente sobre el río Bagaces. Además se trabajó a nivel del encofrado de la fundación del Bastión 1 y Pila 1.
Liberia	680	50 %	Reubicación de servicios públicos Trabajos en marginales Construcción de muros en rampas de entrada Trabajos en pilas y superestructura del viaducto

Nota: Para el cálculo de los montos de las obras expresado en dólares, se utilizó el tipo de cambio promedio de ₡ 544.69 por dólar (USD \$)

Obra estratégica de infraestructura urbana presenta 40% de avance

Un 40 % de avance presentan las obras de construcción del nuevo paso a desnivel que sustituirá la rotonda de Paso Ancho (conocida como rotonda de la Guacamaya) sobre la carretera de Circunvalación.

Las obras iniciadas en mayo de 2014 se han concentrado en la construcción de las vías marginales, ya concluidas. Estas marginales permiten canalizar o desviar el tránsito, según las necesidades constructivas del proyecto, para garantizar continuidad de paso sobre esta ruta que registra un tránsito promedio diario (TPD) de entre 50 y 70 mil vehículos.

Al final de la obra estas marginales, serán rampas de acceso al nivel superior del paso a desnivel donde siempre continuará funcionando una rotonda. En el nivel inferior (túnel) se tendrá paso a 6 carriles (tres por cada sentido de circulación) sobre la carretera de circunvalación,

complementando así los pasos a desnivel ya existentes en San Sebastián y Alajuelita.

Actualmente la empresa MECO a cargo de la obra, trabaja en la construcción de las pantallas de pilotes que funcionarán como muro del viaducto. Paralelamente se realizan labores de excavación en la sección central de la vía para dar paso a este viaducto.

El nuevo paso a desnivel de Paso Ancho, muy similar al de San Sebastián, tiene un costo de \$ 10 millones. Esta obra mejorará las condiciones de vialidad en la ciudad de San José, particularmente para los usuarios de la carretera de Circunvalación, generando ahorros importantes en los tiempos de desplazamiento y consumo de combustibles.

Según lo previsto este nuevo paso a desnivel estará listo a finales de 2015.

OBRAS PLUVIALES

Un componente adicional relacionado con la responsabilidad social del proyecto, permitirá dar solución a los problemas de inundación de aguas pluviales que se producen en los barrios de Los Olivos y Zorobará.

La Unidad Ejecutora del proyecto cuenta con los diseños y está próxima a iniciar las obras por un monto de \$ 3 millones, que permitirán la salida más rápida del agua y con esto eliminar los problemas de inundaciones que ambas comunidades experimentan desde hace 20 años al no concretarse una solución por parte del municipio.



Paso Ancho es otra importante obra que ayudará a mitigar el congestionamiento vial



Excavaciones para la construcción del paso a desnivel

Por concluir etapa de diseño y dar paso a la construcción

En junio del presente año concluirá el plazo para el diseño del nuevo puente sobre el río Virilla así como de la ampliación de la vía existente entre la fábrica de galletas Pozuelo y Jardines del Recuerdo, ambos a cuatro carriles. El proceso de diseño inició en noviembre de 2014.

Una vez concluida la revisión del diseño, la empresa española Pirenaica S.A adjudicataria de la obra, iniciará el proceso

constructivo para lo cual cuenta con 11 meses. El proyecto estaría terminado a mediados del 2016.

Los trabajos a ejecutar tienen un costo de \$ 8.6 millones y contemplan la ampliación a cuatro carriles de 1,55 kilómetros entre la Pozuelo y Jardines del Recuerdo, la construcción de aceras, bahías para autobuses, pasos peatonales con islas y barreras de seguridad, así como del

sistema de recolección y evacuación de aguas (cordón y caño, alcantarillado, etc.), además de la protección de taludes.

También contempla la construcción de un nuevo puente sobre el Río Virilla y la sustitución de la estructura actual para garantizar el paso a cuatro carriles. Ambas tendrán 145 metros de longitud, contarán con aceras, barandas peatonales y barreras laterales tipo “New Jersey”.



Inicio del tramo Pozuelo - Jardines del Recuerdo que será ampliado a cuatro carriles, incluyendo un nuevo puente sobre el río Virilla

En desarrollo programa de obras urbanas estratégicas

Mejorar el estado y capacidad de la red vial nacional y sus puentes estratégicos para promover un traslado eficiente, económico y seguro tanto de personas como de mercancías, es el objetivo del Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial que se financia mediante empréstito con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) por \$ 340 millones.

Se trata de ocho proyectos fundamentalmente urbanos que buscan reducir el congestionamiento vial en el Área Metropolitana de San José y mejorar la transitabilidad de los principales corredores de exportación-importación, promoviendo una mayor competitividad para el país.

La ejecución de estos proyectos se consideró prioritaria dado que impactan significativamente la movilidad urbana e intermodalidad y logística recomendadas en el Plan Nacional de Transportes, al tiempo que incidirán en la mejora de la calidad de vida de quienes residen en el Área Metropolitana de San José.

Nombre del proyecto	Modalidad de ejecución	Monto total del contrato	Estado actual
Diseño y Construcción del Corredor Vial Circunvalación Norte: Tramo Uruca (Ent. R. 39 - 108) – Calle Blancos (Ent. R. 109):	Diseño y Construcción	\$ 9.514.334,76 + ¢ 155.000.000 \$ 131.625.490,85 + ¢ 2.755.000.000	Autorización de la CGR para iniciar en primera sección funcional
Pasos a Desnivel Rotonda de las Garantías Sociales – Intercambio Guadalupe La Bandera- UCR	Diseño	(Convenio PNUD) \$ 1.747.308,00	95 % De avance en etapa de diseño 70 % de avance en etapa de diseño
Pasos a Desnivel Rotonda de las Garantías Sociales – Intercambio Guadalupe La bandera UCR	Construcción	\$ 10.000.000,00 \$ 40.000.000,00	Por iniciar formulación del Convenio de Asistencia con UNOPS
Rehabilitación del Puente sobre el Río Virilla, Ruta N° 1	Rehabilitación y Ampliación	¢ 4.391.836.760,47	Proceso de formalización de contrato para diseño de la ampliación a 6 carriles
Acceso Provisional a la Terminal de contenedores de Moín (TCM)	Construcción	¢ 3.695.977.106,04	Las obras están finalizadas en un 95 %. En ejecución la colocación de malla perimetral. Obra en operación.
Acceso Definitivo a Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	Diseño	(Convenio en preparación, UNOPS) \$ 2.86 millones	En revisión del Memorándum de Acuerdo
Puentes sobre Río Virilla Ruta 32 y Ruta 147 (Santa Ana-Belén)	Diseño y Construcción	(Convenio UNOPS) \$ 24.586.308,00	Para publicación invitación concurso para contratar el diseño de los puentes.

Fuente: Unidad Ejecutora BCIE

TRAMO URUCA-CALLE BLANCOS SE DESARROLLA CON INVERSIÓN DE \$ 147 MILLONES
SE COMPLETÓ DISEÑO DE PRIMERA SECCIÓN FUNCIONAL QUE CONTEMPLA 1 KM DE VÍA Y PUENTE SOBRE QUEBRADA RIVERA

En julio próximo inician obras en Arco Norte de la Circunvalación

La primera sección funcional a diseñar del Arco Norte de Circunvalación será la del tramo a nivel de aproximadamente 1 kilómetro de extensión así como el puente de 460 metros de longitud sobre la Quebrada Rivera. El diseño y construcción de esta importante obra urbana fue adjudicado al consorcio Hernán Solís-La Estrella. Según lo programado el diseño estará concluido en junio para dar inicio a la obra física en julio de 2015.

Ante los atrasos experimentados en el proceso de liberación del derecho de vía requerido la Administración definió solicitar autorización a la Contraloría General de la República para cambiar el programa de trabajo y así avanzar con el desarrollo de la obra cuyo plazo de diseño y construcción es de 18 meses.

La Quebrada Rivera es la segunda de cuatro secciones funcionales definidas para el proyecto y en la que la administración dispone del 100 % de los derechos de vía. La primera es La Intersección Uruca, la tercera el tramo del Viaducto y la cuarta la Intersección con la Ruta Nacional 32. En ese mismo orden MOPT/CONAVI tienen programado completar los diseños para dar paso a las obras.

El proyecto consiste en el diseño de la totalidad del Arco Norte de Circunvalación que se extiende desde la intersección Uruca hasta Calle Blancos de 5,4 km de longitud, así como la construcción de un primer tramo de 4,1 km comprendido desde la intersección Uruca hasta la intersección con la Ruta Nacional N° 32.

Este tramo a construir constituye un conector estratégico de los principales corredores viales del país (San José- San Ramón, San José-Caldera y San José-Limón). Contempla la construcción de intercambios con las Rutas Nacionales N° 108 y N° 32, rampas y otras intersecciones menores, así como la construcción de un puente sobre la Quebrada Rivera.

Durante el desarrollo del proyecto (tanto en la etapa de diseño como en la de construcción) el MOPT/CONAVI contarán con el acompañamiento de PNUD/UNOPS. Como parte de los requisitos se cumplió con la presentación ante SETENA del estudio de impacto ambiental, levantamientos topográficos y geotécnicos. Se identificaron algunos factores de riesgo como la reubicación de las familias del Triángulo de la Solidaridad y del depósito de vehículos detenidos del MOPT.



La primera sección funcional a construir del arco norte de Circunvalación será la de Quebrada Rivera

Obras en pasos a desnivel de Circunvalación iniciarán en segundo semestre de 2015

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), construirán tres pasos a desnivel (inferiores) en las rotondas de Las Garantías Sociales, La Bandera y la intersección semaforizada de Guadalupe, como parte de las obras que buscan agilizar el tránsito en la circunvalación y para los cuales se tienen presupuestados \$ 50 millones del préstamo con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

En los tres casos, la rotonda prevista a construir en el nivel superior del paso, incluye dos carriles de 3,60 m de ancho cada uno y espaldón interno de 0,50 m.

ROTONDA DE LAS GARANTÍAS SOCIALES:

Con una inversión de \$ 10 millones se construirá un paso inferior de 500 metros y una intervención total de 840 metros, una velocidad de diseño de 90 KPH y cinco bahías para autobuses.

El monumento a las Garantías Sociales será resguardo durante la construcción de las obras y posteriormente reinstalado en la rotonda.

PASO A DESNIVEL BANDERA- UCR:

La intervención total en este proyecto es de 1,100 metros, con un paso superior frente a la facultad de Derecho de la UCR de 290 metros y un paso inferior de 340 metros; una velocidad de diseño de 80 KPH, dos bahías para autobuses y un puente peatonal.

Además se incluye la construcción de las estructuras de las Quebradas Los Negritos y Río Torres, proyectos incluidos en el Decreto 38489-MP-MOPT (Decreto de Puentes y Alcantarillas).

PASO A DESNIVEL INTERSECCIÓN GUADALUPE

El proyecto consiste en la construcción de un paso inferior en la Intersección Guadalupe con una velocidad de diseño de 70 KPH y una bahía de autobús. La intervención total es de 600 metros.

Ambos pasos (Bandera-UCR y Guadalupe) totalizan una inversión de \$ 40 millones.

Autorizados carriles adicionales en puente sobre el Virilla en la General Cañas

Complementariamente a las obras de rehabilitación del puente sobre el río Virilla en la Ruta Nacional N°1 (General Cañas) concluidas en un 95 % a nivel de reforzamiento de la subestructura, la Administración emprenderá la ampliación a 6 carriles por ese puente (1 carril por sentido de circulación).

Con las obras de refuerzo se mejoró la capacidad de la estructura para soportar sismos, incrementando su capacidad de carga viva para llevarla a 40 toneladas, de manera que se actualicen a las cargas que actualmente transitan por el puente.

Estos trabajos iniciales contemplaron el ensanchamiento en concreto de las 3 fundaciones del puente, el encamisado de las columnas de las pilas del puente con anillos de varilla de acero así como el refuerzo de los bastiones o apoyos externos de la estructura.

En paralelo a estos trabajos de refuerzo, la Administración definió la ampliación del contrato de rehabilitación incluyendo la ampliación de dicho puente a seis carriles, tres por sentido, para lo cual solicitó a la

Contraloría General de la República autorización para ampliar el contrato por un monto de ₡ 2.190 millones. Se incrementaron además los renglones de pago CR 401,01 en ₡ 18.9 millones e impermeabilización en ₡ 44.2 millones.

Los trabajos se reanudarán una vez se formalice la adenda al contrato y se apruebe el diseño de la ampliación a 6 carriles.



A la rehabilitación de las bases del puente seguirá la ampliación de carriles adicionales y construcción de nueva loza del Virilla

Avanza elaboración de manual operativo para ejecución de empréstito

Tras la incorporación, en marzo pasado, al Presupuesto Nacional de los \$ 450 millones otorgados mediante empréstito por el BID, el MOPT avanza en coordinación con el Banco Interamericano de Desarrollo y el Ministerio de Hacienda en la elaboración del Manual Operativo del Programa de Infraestructura de Transportes (PIT) que permitirá la ejecución de esos recursos.

El conjunto de obras se desarrollaría en un horizonte de 6 años. Se trata de 7 proyectos de infraestructura vinculados al mejoramiento del transporte tanto terrestre como marítimo, entre los que figuran: la rehabilitación de las terminales de transbordadores en Paquera, Playa Naranjo y Puntarenas; la ampliación a 4 carriles de la Interamericana Norte, entre Barranca y Limonal, a lo largo de 50 km; la rehabilitación de los 93 km entre Palmar Norte y Paso Canoas, el reforzamiento del rompeolas de Caldera y el aumento de su longitud en 50 metros; el paso de lastre a asfalto de los 21,6 km de Playa Naranjo-Paquera; el mejoramiento de la ruta nacional 4, Birmania-Santa Cecilia-La Cruz y la construcción de los intercambios de Taras y La Lima en la Interamericana Sur.

Se ha trabajado en la definición de flujogramas que servirán para contrataciones,

definición de presupuestos y pagos, la aprobación de diseños y protocolos operativos fundamentales para una ejecución ordenada de los recursos ya disponibles.

También se definieron las condiciones bajo las cuales el MOPT debe contratar a la empresa encargada de la administración de los proyectos, que será conocida como el gestor del programa. Este será el encargado de asistir en la gestión de los proyectos y de identificar necesidades de contratación, definir cronogramas y

realizar un control de avances de cada obra. Asimismo, tendrá la responsabilidad de remitir reportes al Comité de Administración y Supervisión, definido en el proyecto de Ley aprobado.

Se estima que todos los parámetros, tanto del Manual Operativo como del perfil del Gestor del Proyecto, así como de otros detalles relacionados con la ejecución de esos fondos, se tendrán listos para la segunda mitad de este año.

Programa de Infraestructura de Transportes por \$ 450 millones	
Proyectos	Longitud
Rehabilitación y reforzamiento del rompeolas de	Se refuerza la estructura y aumenta su longitud en Caldera
Rehabilitación de terminales de transbordadores	Rehabilitación de terminales de transbordadores
Mejoramiento de la ruta de Playa Naranjo-Paquera (de lastre a asfalto)	Mejoramiento de la ruta de Playa Naranjo-Paquera (de lastre a asfalto)
Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de Barranca-Limonal. Además incluye puentes e intersecciones (continuación de Cañas-Liberia)	49,7 km
Rehabilitación de la Ruta Nacional 2, Palmar Norte- Paso Canoas	93 km
Mejoramiento de la Ruta Nacional 4 Birmania-Santa Cecilia-La Cruz (paso de lastre a asfalto y puentes)	47 km
Construcción de 2 intercambios en la Ruta Nacional 2	Ubicadas en: Taras y en La Lima

Otros corredores estratégicos en marcha

Seis entidades bancarias interesadas en proyecto San José - San Ramón

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), cerraron a finales de marzo pasado la recepción de muestras de interés, para constituirse como fiduciario del proyecto para ampliar la vía entre San José y San Ramón. Actualmente la Administración avanza de manera satisfactoria para constituir el fideicomiso.

Luego de la invitación realizada al Sistema Bancario Nacional y la recepción de las muestras de interés el paso a seguir es impulsar un concurso entre los interesados, para seleccionar al fiduciario del proyecto. Los interesados en ser fiduciarios son los bancos Improsa, Lafise, BCT, Bancredito, BCR y Scotiabank.

La experiencia y el costo por comisión que presenten los interesados serán sin duda aspectos a tomar en cuenta para la selección del fiduciario, pues se debe garantizar el uso eficiente de los recursos públicos, así como una entidad que ejerza una dirección robusta como fiduciario.

Establecer el requisito de experiencia en la gestión y estructuración del negocio, ameritará un análisis serio y responsable, de ahí que la Administración se asesora con expertos en la materia para definir los criterios de selección que se tomarán en cuenta en este caso, por tratarse de la primera vez que se emplea en el país la figura del fideicomiso en obra pública vial.

San José - San Ramón tiene un costo estimado en \$ 436 millones, según estudios previos realizados por el Lanamme y el Instituto de Investigaciones en Ciencias Económicas de la UCR, entre otros. En razón del monto se vislumbran diversas fuentes de financiamiento pues se considera difícil que una sola entidad pueda aportar todo el capital requerido.



En febrero 2015 se firmo la Ley de Fideicomiso para la construcción de la nueva carretera San José - San Ramón

ETAPAS PREVIAS

La Administración avanza de manera satisfactoria para constituir el fideicomiso. Antes de poder ver la obra en ejecución, es necesario cumplir con una serie de pasos previos como, establecer las bases y cronograma del concurso para seleccionar al fiduciario, generar la primera propuesta de contrato de fideicomiso en conjunto con quien resulte seleccionado, tramitar su refrendo ante la Contraloría General de la República (CGR), avanzar en la definición de los diseños finales de la vía con base en la propuesta elaborada por el Lanamme UCR y los requerimientos de la ley habilitante y trabajar en obtener los permisos ambientales correspondientes, entre otros.

Además, se ha propuesto a la Defensoría de los Habitantes valorar la implementación de un proceso de audiencias a las comunidades directamente relacionadas con el proyecto vial, en el cual se les mantenga informadas acerca de los avances del proceso.

LA OBRA

Las características de la obra contempladas en la Ley de Fideicomiso incluyen la construcción a 6 carriles desde la Sabana hasta el intercambio del Monumento al Agua, a 8 carriles desde este intercambio hasta la intersección del Aeropuerto Juan



Las autoridades del MOPT lideran el equipo de trabajo para elaborar el fideicomiso

Santamaría. De este último punto hasta San Ramón (Bernardo Soto) está prevista la construcción a 4 carriles. Estos tres tramos corresponden a la denominada primera etapa de las obras.

Para la segunda etapa están previstas la radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén, a 4 carriles; la radial a Sarchí que conectará en forma directa la autopista Bernardo Soto con el Cantón de Valverde Vega, a 2 carriles; el intercambio con la Punta Sur de la carretera Naranjo-Florencia y dos interconexiones entre la carretera General Cañas y la provincia de Heredia a través del mejoramiento de las rutas nacionales 129 y 171, a 4 carriles.

En el caso de las radiales, la Ley precisa que su construcción deberá cumplir de previo con los estudios técnicos y financieros que demuestren su viabilidad. Demostrada su

viabilidad, los diseños finales para la ejecución de la construcción de las radiales indicadas deberán ser realizados en un plazo máximo de 3 años contados a partir de la vigencia de la Ley, es decir, a más tardar a mediados del 2018.

La Ley también indica que dichos estudios técnicos y financieros, así como los diseños, serán financiados con recursos propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) según corresponda, mientras que los costos de construcción y mantenimiento corresponderán al Fideicomiso. El repago de dichas inversiones por parte del Fideicomiso podrá ser financiado con peajes ubicados en una de las radiales, los cuales serán adicionales a los peajes que se instalarán para los cobros necesarios para el repago de las inversiones de construcción del corredor principal.

Intervención de la Ruta 32: un proyecto mejorado

Mejorar sustancialmente la calidad y cantidad de la información disponible por parte de la Administración sobre el proyecto de ampliación y rehabilitación de la ruta 32 y determinar así su viabilidad fue uno de los principales objetivos de la presente administración. Desde el MOPT se emprendieron esfuerzos encaminados a mejorar sustancialmente la propuesta de ampliación de esa importante vía, entendiéndola como necesaria, vital e impostergable para el país.

Se trabajó intensamente en comunicar a las autoridades de Eximbank y del Gobierno Chino la necesidad de modificar aspectos puntuales considerados problemáticos y particularmente contar con la información técnica necesaria como insumo para los diversos procedimientos que debía llevar adelante el Estado para materializar la obra, incluidas las expropiaciones y la reubicación de servicios públicos.

Muchos de los puntos requeridos a las altas autoridades fueron resueltos, especialmente el relativo a la ejecución temprana del anteproyecto, sin duda un

éxito de gran valor, indispensable para permitir el avance del proceso. El trabajo en este sentido continúa para asegurar que la ejecución de este proyecto llegue a buen puerto a la brevedad posible.

En el proceso actual de corrección del anteproyecto se esclarecerán temáticas pendientes de cumplimiento relativas a normativas aplicables, lo cual a su vez permitirá alimentar el proceso de coordinación con las entidades de servicios públicos y el proceso de elaboración del mosaico catastral de expropiación para que se pueda completar el cálculo de los costos que corresponderán al Estado.

Asimismo, contrario al escenario existente en junio de 2014, ya se cuenta con el levantamiento topográfico. El ICE, RECOPE y AyA han concluido el proceso de inventariado de las redes de servicios que tienen a lo largo de la carretera, y también se cuenta con más de quinientos planos que fueron entregados por la empresa CHEC como documentos técnicos referenciales preliminares, muy superior a los 52 planos inicialmente disponibles.

Todas las entidades mencionadas, junto con el MOPT-CONAVI, continúan trabajando para completar la información técnica de referencia para el proyecto que combine los datos ya disponibles y cumpla con todos los requisitos legales y técnicos aplicables.

Paralelamente se trabaja en labores preparatorias para acelerar la contratación de los profesionales de la unidad ejecutora y la empresa gestora que autoriza la ley que aprobó el préstamo. Este refuerzo a las capacidades de la Administración permitirá identificar con la mayor celeridad posible dichas oportunidades de trabajo paralelo así como una adecuada coordinación con las demás instituciones del Estado.

La contratación de este personal y de esta empresa gestora es una inversión que el Estado deberá hacer para poder obtener los mejores resultados en el desarrollo de la obra. El Ministerio de Hacienda garantiza el pago de la Unidad Ejecutora y del Administrador, estimado en unos \$ 25 millones.

Otro de los logros producto de la negociación con las autoridades de Eximbank y del Gobierno Chino es el relativo a las legislaciones de ambos países. Según el acuerdo alcanzado, la conclusión del contrato por algún cambio en la legislación de los países no representaría un perjuicio para el Estado Costarricense y sólo se reconocería a la contraparte

las inversiones desarrolladas hasta ese momento, no la totalidad de la obra.

De igual forma merece destacarse lo relativo a la contratación de mano de obra costarricense, pues producto de la negociación se garantiza que al menos el 50 % de empresas a ser subcontratadas deban ser costarricenses.

Asimismo, para efectos de arbitraje de diferendos surgidos del contrato comercial con CHEC, este se llevará a cabo en la ciudad de Washington. Finalmente, para efectos de arbitraje de diferendos surgidos de los convenios de préstamo la sede se modificó a Hong Kong, que es una ciudad con un ambiente y cultura mucho más occidentalizada que Beijing, ubicación originalmente acordada.



La negociación con las autoridades chinas y la empresa CHEC generó un anteproyecto de la obra, sin costo para la administración

LABORES SE CONCENTRAN EN COLOCACIÓN DE ASFALTO Y CONTINUIDAD EN LOS MOVIMIENTOS DE TIERRA AVANZA PROCESO DE DISEÑO DE PUNTA NORTE SE RECIBIERON OFERTAS TÉCNICAS PARA PRE DISEÑO DE PUNTA SUR

Nueva carretera a San Carlos cuenta con avance global de 76,5 %

La nueva carretera de 29,7 km que MOPT-CONAVI construyen entre Sifón de San Ramón y La Abundancia de Ciudad Quesada, cuenta con un 76,5 % de avance, según datos aportados por la Unidad Ejecutora de este proyecto.

Actualmente, las obras se concentran en dar continuidad al proceso de colocación de carpeta asfáltica dentro del cual ya se tienen 6,5 km asfaltados a cuatro carriles.

En otros sectores se trabaja en la colocación de diferentes capas del pavimento como sub-base y base. Asimismo, se avanza en los movimientos de tierra (kilómetros 18 y 31), la construcción de muros para protección de taludes y drenajes.

También avanzan las obras en el puente sobre el río Espino que cuenta con un

65 % de progreso. Hay obras pendientes en las estructuras de La Laguna (61 %) y La Vieja, con un avance mayor al 70 %, en tanto que las restantes 6 estructuras que componen el proyecto, Barranca, Seco, Ron Ron, Tapezco, Quebrada Arenas y Quebrada San Cristóbal están concluidas.

En este punto es importante recalcar que en materia de flujos vehiculares, los estudios establecen que en los primeros 10 años de servicio de la carretera no será necesario ampliar estas estructuras cuyas longitudes oscilan entre los 132 y 314 metros.

La inversión en esta obra asciende a \$ 189 millones (unos ¢ 100.000 millones), incluidos los \$ 43.4 millones autorizados en julio de 2014 por la Contraloría General de la República (CGR) y con los

que se aseguran los acabados finales del corredor central de la vía.

Los cambios realizados en el diseño del proyecto original, permitirán contar con una carretera más acorde a los flujos vehiculares actuales y proyectados (pasó de 2 a 4 carriles) y contará con mayor seguridad vial, al ampliarse los radios de las curvas y reducirse las pendientes.

Según lo proyectado por MOPT- CONAVI, el tramo central de la carretera completamente nueva estará en servicio para mediados del próximo año y se espera que reduzca los tiempos de traslado entre la Zona Norte del país y el Valle Central, con una velocidad de diseño de 80km/h.



Como parte del avance del proceso constructivo de la nueva carretera se trabaja en la colocación de la carpeta asfáltica

“PUNTAS” DEL PROYECTO

Mientras se concluye la construcción del tramo central del proyecto (Sifón-La Abundancia), está en fase avanzada de diseño la sección conocida como “Punta Norte” que conecta la nueva carretera con Florencia y Ciudad Quesada.

El contrato para diseño y construcción se adjudicó y quedó en firme en enero del año pasado y se está a dos meses de que concluya el plazo contractual para entregar el diseño e iniciar el proceso constructivo. La previsión es tener finalizada la construcción de esta punta a finales del 2016.

La “Punta Norte” de la nueva carretera a San Carlos está diseñada a cuatro carriles de La Abundancia a Florencia (4,65 km) y a dos carriles en la radial Ciudad Quesada (1,3 km).

La obra contempla además la ampliación del puente sobre el río Peje 2, demoliendo el existente y creando dos nuevas estructuras. Además, se construirá un puente a dos carriles sobre el río Peje 1 y una estructura nueva a dos carriles sobre la quebrada San Pedro.

Estos trabajos están a cargo del consorcio español APCA CEINSA-TRAGSATEC, por un monto de \$ 15.5 millones, que son financiados con recursos otorgados mediante el empréstito con el BID.

Respecto a la “Punta Sur” que unirá la carretera Bernardo Soto con Sifón, el pasado 13 de febrero se recibieron ofertas técnicas de distintas firmas externas para realizar un pre-diseño de la obra, proceso para el que se dispone de hasta \$ 500 mil provenientes del BID. Se espera que para finales de 2015 estén concluidos los estudios, los cuales serán fundamentales para la continuidad del proceso en dicha sección, incluida la formalización del financiamiento correspondiente.

Debido al importante desfase que ocurrirá entre la entrada en operación de la Punta Sur y de la sección central de la carretera, el MOPT-CONAVI realizan trabajos preliminares para completar diversas mejoras en las características y el estado de las rutas nacionales existentes en la zona en tanto se logra completar la última sección de la nueva carretera.

REDISEÑO

La nueva carretera pasó del diseño original a dos carriles y un costo de \$ 61 millones, a una carretera de cuatro carriles. El nuevo diseño dispone de dos carriles de 3,65 metros y otros dos de 3,30 metros, todos asfaltados. Además, contará con un espaldón a cada lado de la carretera de 1,5 metros, también en asfalto para dar seguridad y comodidad a los usuarios.

Se pasó de una velocidad de diseño de 50 km/h-55 km/h a una velocidad entre los 70 km/h y los 80 km/h, precisamente gracias a los cambios en los radios de las curvas de 80 m a 160 m y pendientes menos pronunciadas, que se redujeron en un 2 % respecto a la propuesta original.

La alta visibilidad garantizada por el nuevo diseño permitirá un adelantamiento en prácticamente todo el trayecto lineal de la vía. La ruta dispone además de pasos a desnivel, que brindan más seguridad a la hora de entrar y salir de la ruta principal, contrario al proyecto original que planteaba intersecciones a nivel.

A su vez, dispondrá de una baranda New Jersey en concreto, que separará los sentidos de circulación –no contemplada en la idea original- lo que reducirá prácticamente a cero los choques frontales.

Parte de las mejoras en el proyecto también incluyen la colocación de una base estabilizada con cemento y polímeros en la carpeta de ruedo final, lo que se estima prolongará la vida útil de la superficie de ruedo entre 18 y 20 años, en promedio.

Avance del 85 % en construcción de Bajos de Chilamate - Vuelta Kopper

Un notorio avance presentan las obras de la nueva carretera de 27,9 km de longitud que permitirá una conexión expedita entre las zonas Norte y Caribe del país y en la que se invierten \$ 52.4 millones. Mediante adenda se construirán obras adicionales por \$ 22 millones que mejoran las condiciones operativas y de seguridad del corredor. Este conjunto de obras ampliará el plazo de entrega del proyecto a finales del 2016.

Este nuevo corredor vial se financia con recursos del empréstito otorgado al país por la Corporación Andina de Fomento (CAF) por \$ 52.45 millones (unos ¢ 27.066 millones), una contrapartida local de ¢ 1.700 millones destinada a la contratación de los servicios de supervisión, inspección y control de calidad de las obras adjudicadas a la empresa Vieto y Asociados S.A., así como también aportes de las municipalidades de San Carlos, Grecia y Sarapiquí (¢ 38.7 millones) y de Zona Económica Especial (¢38.7 millones).

AVANCE

El avance global de la nueva carretera Bajos de Chilamate-Vuelta Kopper es del 85 %, en lo relacionado con la ejecución del monto original de \$ 52.45 millones. A mayo se tienen 6,1 km de vía a nivel de capa de ruedo, 2,9 km a nivel de base asfáltica, 8,81 km a nivel de base granular, 1,3 km a nivel de capa estructural, 1,5 km a nivel de descapote y 5 km en los que se realizan movimientos de tierra. Resta por intervenir un tramo de 2,2 km que constituye el entronque con la ruta nacional 250 (carretera a Aguas Zarcas).

En materia de drenajes el progreso de los trabajos se estima en un 98 % de avance, representado en la construcción de 95 alcantarillas circulares y 20 alcantarillas de cuadro.

Para el componente de puentes, también se presenta un avance importante ya que de las 8 estructuras programadas, 4 están concluidas, otras 3 estructuras presentan un avance promedio del 96 % y únicamente en un puente están por iniciar las labores de mejoramiento. (Ver detalle en tabla).

Detalle del avance en puentes		
Puente	Longitud (m)	Avance
Quebrada San Pedro	12	100 %
Río Toro	115,5	100 %
Quebrada Pericos	30	100 %
Quebrada Campamento	30	100 %
Río Sardinal	53,7	95 %
Río Caño Negro	42	98 %
Río Cuarto	71,9	95 %
Río Tres amigos	48,48	Mejoramiento por iniciar

Fuente: Informe Vieto y Asociados.

OBRAS ADICIONALES

Fundamentados en un informe de Auditoría Vial realizado al proyecto original y en acuerdos que la Administración realizó con dos de las principales empresas piñeras de la zona, se generaron obras de infraestructura que mejoran la seguridad vial de los usuarios de la ruta No. 4 en el tramo que se construye. Estas obras están contenidas en un addendum al contrato remitido a la Contraloría en marzo de 2015. Se trata de 5 intersecciones a desnivel, 4 pasos directos a desnivel, 13 pasos o accesos desde caminos públicos o de fincas a la ruta No.4, y obras de mitigación a una finca afectada por el trazado del proyecto. El monto total de las obras adicionales es de \$ 22 millones y serán financiadas con el presupuesto del MOPT (50 % 2015, y 50 % 2016).



Puente sobre el Río Toro, en detalles finales

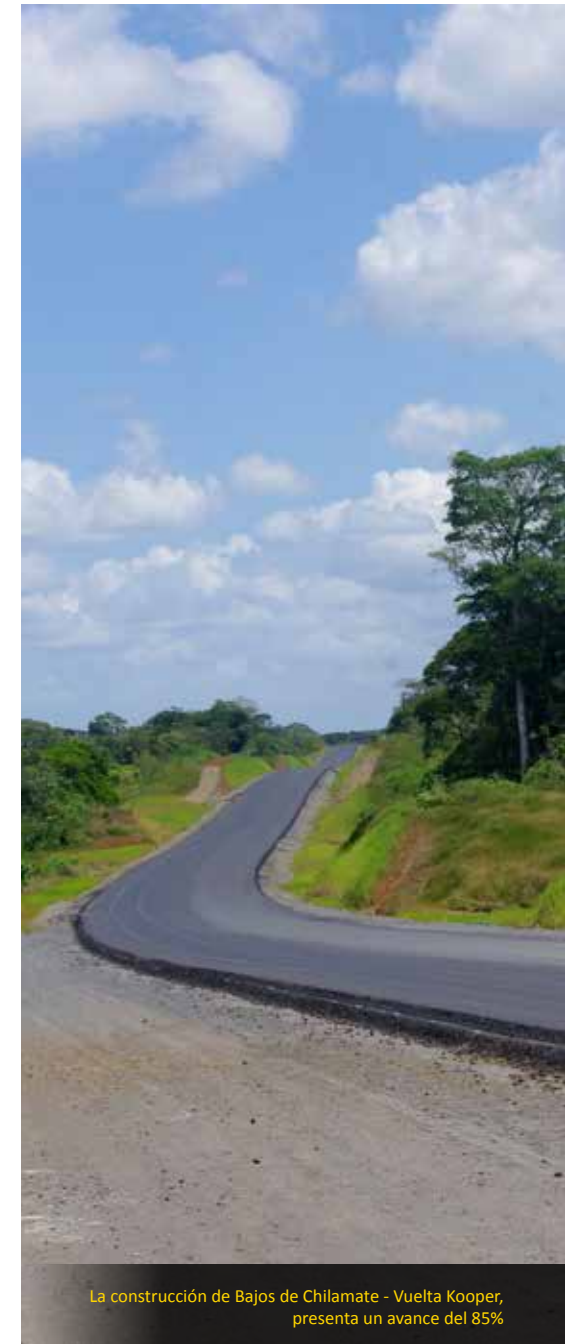
CONEXIÓN EXPEDITA

La construcción de esta nueva carretera permitirá una conexión expedita entre las zonas Norte y Caribe del país, sin necesidad de pasar por el centro del país y reduciendo en 60,2 km el recorrido actual, lo que representa un importante ahorro en combustible y tiempo de traslado dado que la velocidad promedio pasará de 50 km/h a 80 km/h, con un trazado más lineal y seguro.

Una vez en servicio, esta nueva carretera será una vía alterna a la Ruta Nacional 32, San José-Limón. La obra vial es fundamental para la región, por formar parte de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM).



Puente sobre río Sardinal, de 53,7 metros está dentro de los de mayor longitud del proyecto



La construcción de Bajos de Chilamate - Vuelta Kooper, presenta un avance del 85%

Puente Binacional Sixaola será una realidad

Los pobladores de las zonas limítrofes de Sixaola en el Caribe costarricense y de Guabito en Panamá, los turistas y el flujo comercial regional que transita por la zona, se beneficiarán del puente binacional a cuatro carriles que Costa Rica y Panamá construirán gracias al aporte no reembolsable del Fondo de Infraestructura de Mesoamérica por un monto de \$ 10 millones (50 % correspondiente a Costa Rica y el otro 50 % a Panamá) y una contrapartida adicional de \$ 5 millones del gobierno costarricense.

La obra se ejecutará por medio de UNOPS, entidad de las Naciones Unidas que provee servicios de gestión de proyectos, adquisiciones e infraestructura. UNOPS será la encargada de contratar los estudios previos, diseños y ejecución así como de realizar la supervisión de la obra. Además, funcionará como Unidad Ejecutora intermediando con los gobiernos de ambos países y fortaleciendo las capacidades técnicas institucionales.

El proyecto tiene un plazo de ejecución de 28 meses, en el cual se realizarán los estudios previos, diseños, la contratación y construcción de la nueva estructura. De esta manera se prevé que en lo que resta del 2015 se concreten los procesos de refrendo contralor (Memorandum de Entendimiento), realización de estudios previos, diseño y preparación del cartel para licitación de la obra. El nuevo puente fronterizo estará terminado y en servicio a mediados del año 2017 según lo previsto.



\$15 millones se destinarán para construir un nuevo puente binacional sobre el río Sixaola

VIEJO PUENTE FERROCARRILERO

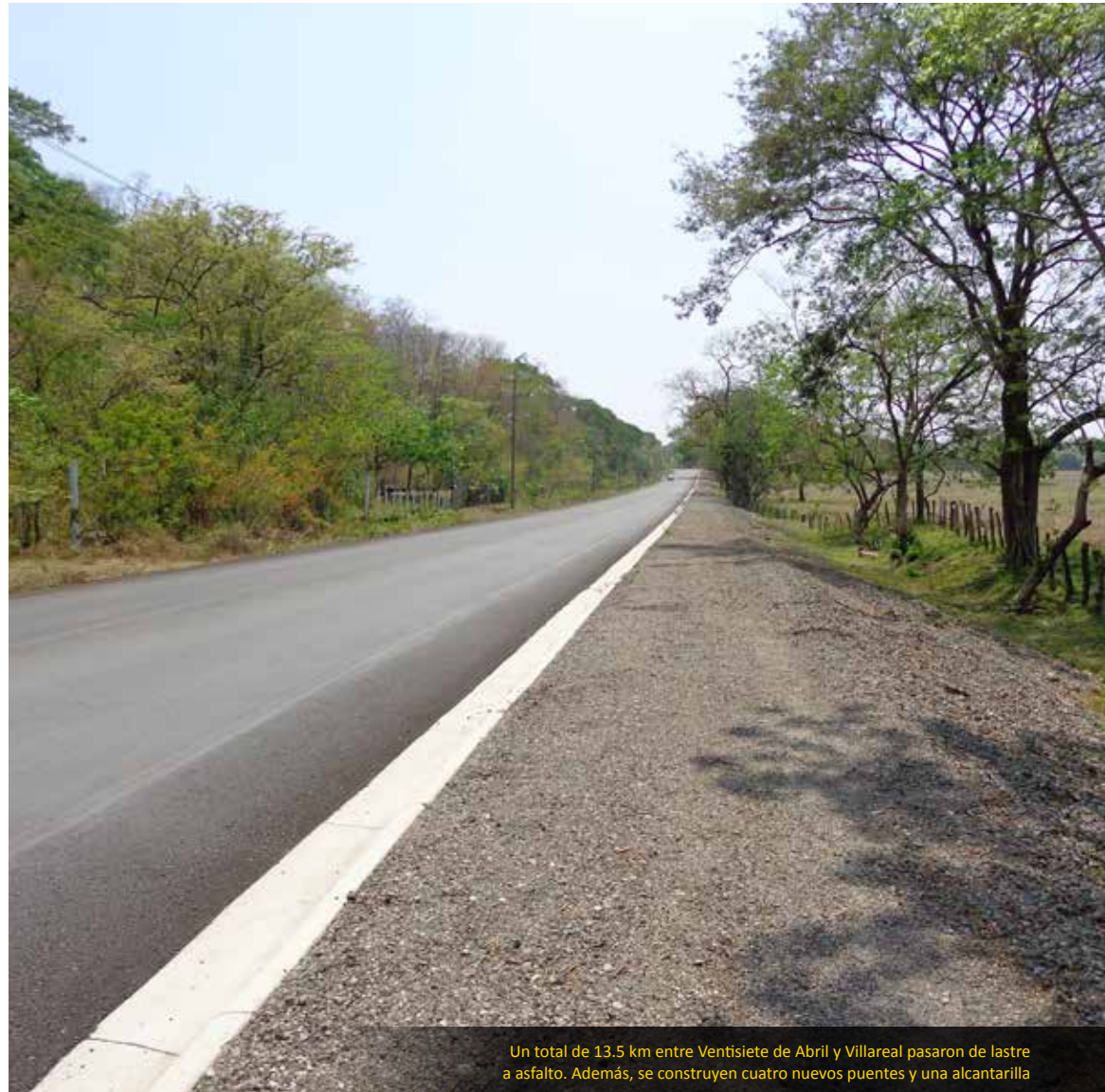
UNOPS hará estudios para determinar la condición estructural del viejo puente ferrocarrilero que posee más de un siglo de antigüedad y que tiene un importante valor histórico y cultural de manera que su eventual reparación permita un paso seguro para los peatones que actualmente lo emplean.

Reactivados trabajos en la Ruta Veintisiete de Abril - Villareal

El MOPT/CONAVI, reactivaron los trabajos entre Veintisiete de Abril y Villareal, donde 13,5 kilómetros pasaron de lastre a asfalto, y se construyen cuatro puentes nuevos y una alcantarilla.

En las obras que se ejecutan en Veintisiete de Abril – Villareal se invierten ¢ 6.300 millones, incluida la adenda por ¢ 1.478 millones para construir una ciclovia a lo largo de todo el proyecto y otras obras menores. Los trabajos concluirán a mediados del 2015 según lo previsto.

El componente de carretera presenta un 95% de avance y se inició la construcción de los puentes sobre las quebradas Sin Nombre y Marcos, para posteriormente proseguir con las estructuras sobre la quebrada Hernández y el río San Francisco.



Un total de 13.5 km entre Ventisiete de Abril y Villareal pasaron de lastre a asfalto. Además, se construyen cuatro nuevos puentes y una alcantarilla

Se mejoran drenajes y superficie de rueda en ruta Guacimal - Santa Elena de Monteverde

Con una inversión de ¢ 2.576 millones del CONAVI avanzan los trabajos de ampliación a dos carriles y la colocación de 71 pasos de alcantarillas que permitirán mejorar sensiblemente la condición de este importante corredor turístico.

Se tiene un 65 % de progreso global en la conformación del tramo y colocación

de los pasos de alcantarillas y un 85 % de avance en los trabajos de excavación para ampliar el ancho de la vía a dos carriles de 3,3 metros cada uno.

Una vez terminada la ampliación de la vía y la construcción de los drenajes, se licitarán los trabajos de asfaltado.



CONAVI invierte ¢2.576 millones en la ampliación a dos carriles de la vía a Monteverde y la colocación de 71 pasos de alcantarillas



Progresan diseños y puentes en la Ruta Nacional 856

El avance en los procesos de diseño de las cinco secciones que conforman la ruta 856, denominada Juan Rafael Mora Porras y totalizan 154 kilómetros, la autorización para incrementar en un 50 % (¢ 363 millones) la inversión en puentes así como el aporte por parte del CONAVI de ¢ 500 millones para conservar las condiciones de drenaje y estabilidad en las secciones de la ruta intervenidas son las acciones más importantes desarrolladas durante el período en esta ruta fronteriza.

Para efectos de diseño la vía se dividió en 5 secciones: Los Chiles-Pocosol (Sección 1); Pocosol - Infiernillo (Sección 2); Infiernillo-Boca de San Carlos (Sección 3); Boca de San Carlos-Sarapiquí, conformada

a su vez por dos tramos (Sección 4) y Boca de Sarapiquí-Delta Costa Rica (Sección 5).

Los diseños para las secciones 1 y 2 (Los Chiles-Pocosol y Pocosol-Infiernillo) contratados a CACISA se entregaron en abril pasado en tanto que para los meses de mayo, junio y julio está prevista la entrega de las secciones Boca de San Carlos-Sarapiquí también a cargo de CACISA, Boca de Sarapiquí-Delta Costa Rica, realizado por IMSA e Infiernillo-Boca de San Carlos, también de CACISA.

Adicionalmente, durante el período, CONAVI autorizó incrementar en un 50 % la inversión en puentes modulares, lo que permitirá instalar 3 estructuras más (dos en Infiernillo y 1 en Las Marías).

De los puentes modulares adjudicados en la anterior administración a un costo de ¢ 1.000 millones se tienen instaladas estructuras sobre los ríos Cureña, Cureñita, Tambor, Isla Chica, Caño Trinidad y resta únicamente el de Barbudos.

El puente sobre el río Medio Queso cuenta con una contratación para los diseños y se espera que se entreguen para revisión en el segundo semestre 2015 para proceder con el proceso licitatorio para la construcción de la estructura con una inversión superior a los ¢ 800 millones.

Otras 4 estructuras fijas a construir sobre los ríos Copalchí, Tamborcito, La Ceiba y El Cedro se adjudicaron por un monto de ¢ 363 millones a Hernán Solís.



Puente modular instalado sobre el Caño Cureña



Tramo Crucitas - Chorreras, donde continúan trabajos de conservación

Inició primera etapa de mejoramiento de Ruta La Managua - Londres

Con una inversión cercana a los ¢ 3.000 millones avanzan los trabajos de mejoramiento (paso de las condiciones de lastre a asfalto) de 6,3 kilómetros comprendidos entre las Comunidades de La Managua y Londres la zona pacífico central.

Este proyecto en ejecución desde febrero de 2015 está a cargo de la empresa constructora RAASA y estará concluido en agosto/septiembre del mismo año (ejecución de 180 días). La obra comprende además el mejoramiento del sistema de alcantarillado pluvial así como la construcción de 3 alcantarillas de cuadro de importantes dimensiones.

Esta mejora en la condición de la vía tiene particular importancia para esta zona de atractivo turístico, cercana al aeródromo local de Quepos-La Managua.



CONAVI mejora la condición del tramo La Managua - Londres con una inversión de ¢3 mil millones

Conservación de la Red Vial Nacional (CONAVI)

Mediante una contratación directa autorizada por la Contraloría General de la República el CONAVI reactivó las obras de conservación vial que abarcan un total de 22 zonas con igual número de contratos y permiten dar cobertura a 5,082.86 kilómetros de carreteras pavimentadas. Esta contratación directa autorizada impidió que la atención de la red vial nacional se paralizara dado el vencimiento de los contratos de conservación vial de tercera generación. Con esta contratación se aseguraron recursos por el orden de los ¢ 70.220 millones y concluye en octubre de 2015.

Entre mayo de 2014 y abril de 2015 CONAVI ha invertido en conservación de la red vial nacional (pavimento/lastre y tierra) ¢ 35.610 millones, de los cuales ¢ 29.780 corresponden a trabajos realizados en la red vial nacional asfaltada, ¢ 5.270 millones a la red vial nacional en lastre y tierra (1312 km) en tanto que ¢ 558,5 millones se destinaron a la atención de obras por imprevisibilidad.

Algunos de las intervenciones más importantes fueron en las rutas nacionales 36, Río Banano-Tuba Creek por un monto cercano a los ¢ 1.700 millones,

la rehabilitación de 5 kilómetros de la ruta 245 Chacarita-Rincón de Osa, lo mismo que 4,2 kilómetros de la ruta 238 Corredores-Golfito-Río Coto, 11,9 kilómetros de la ruta 237 Ciudad Neilly-Coto Brus-Corredores-Campo dos y medio.

También destacan intervenciones en las rutas nacionales 2, 18, 34 y 131 para las vías San Isidro del Guarco-La Cangreja, Río Tempisque-Pueblo Viejo, Quebrada Ganado-Herradura y San Mateo- Río de Jesús respectivamente que totalizaron una inversión de ¢ 5.659 millones.





5.082 kilómetros de rutas nacionales están sujetas a programas de conservación a cargo de CONAVI



Mejoras en superficie de rudo y demarcación, ruta Santa Rosa en Los Chiles



El Programa de Conservación Vial abarca 22 zonas del país




Recarpeteo de la superficie de rudo en el Guarco, Cartago, Ruta Nacional 2

NUEVOS CONTRATOS

Con los nuevos carteles licitatorios para la cuarta generación de contratos de conservación vial publicados en diciembre de 2014, la presente administración buscó dar posibilidad a que pequeñas empresas ofertaran en el rubro de mantenimiento rutinario para realizar tareas como chapea, descuaje y limpieza de alcantarillas, de manera que se ampliaran las posibilidades de participación y que no sólo las grandes empresas constructoras ofertaran como ha sucedido hasta el momento.

Al proceso de apertura de las ofertas seguirá el de análisis técnico, legal y financiero para adjudicar los nuevos contratos que estarán vigentes por espacio de tres años de manera que se garantice continuidad en la atención de las necesidades de conservación de la red vial nacional tanto pavimentada como en lastre.



La intervención de los puentes y alcantarillas contempladas en el Decreto presentan distintos grados de avance, como es el caso del río Torres.

AVANCE DE OBRAS EN DECRETO DE PUENTES Y ALCANTARILLAS

Diversos grados de avance se han alcanzado para la atención de 12 puentes y 9 alcantarillas contemplada en el Decreto Ejecutivo 38489-MP-MOPT firmado al inicio de la

presente administración y mediante el cual se declaró de interés público la atención de estas estructuras.

En primera instancia, la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes del CONAVI realizó actividades de mantenimiento preventivo en cuatro puentes y todas las alcantarillas, sustituyó uno de los puentes por una estructura modular y tiene programada la realización de actividades en otros dos puentes.

Todas las estructuras requieren una evaluación detallada de sus condiciones hidráulicas y estructurales, con el objetivo de determinar las acciones que deben tomarse para la recuperación de su capacidad funcional.

Seis de las estructuras se encuentran incorporadas en procesos de diseño y construcción que forman parte de los empréstitos activos para ejecución en el CONAVI.

Los puentes sobre los ríos Guacimal y Seco en la ruta nacional número 1 (Interamericana Norte) forman parte de las actividades de diseño de la ampliación del segmento entre Barranca y Cañas que se desarrollan con el empréstito del Programa de Infraestructura Vial I (PIV I) y cuya construcción se ejecutará con el empréstito del Programa de Infraestructura del Transporte (PIT).

Respecto a los puentes sobre los ríos Chirripó y Reventazón en la ruta nacional número 32, ellos forman parte de las 36 estructuras existentes que serán rehabilitadas y duplicadas a lo largo de dicha ruta con el financiamiento obtenido vía empréstito con el Banco de Exportación e Importación de China.

Finalmente, las alcantarillas del Río Torres y la Quebrada Los Negritos en la ruta nacional número 39 están incorporados en las actividades de diseño y construcción de las intersecciones de la Circunvalación que se financian mediante el empréstito del Banco Centroamericano de Integración Económica.

Para las restantes quince estructuras, se tienen presupuestados en el Plan Operativo del Conavi de 2015, ¢ 514 millones para la ejecución de estudios básicos y diseños.

Dos de dichos diseños ya se encuentran en ejecución y el resto se encuentran en proceso de conformación de las licitaciones. El MOPT se encuentra en conversaciones con entidades bancarias multilaterales que permitan el financiamiento específico de un paquete de diseño y construcción de las estructuras restantes para poder darles atención más expedita.

RUTAS NACIONALES EN LASTRE ATENIDAS POR DECRETO EJECUTIVO N° 38642-MP-MAG

Se alcanzaron diversos grados de avance en los planos de inversión para la atención de 15 rutas nacionales en lastre, iniciativa que busca evitar la contaminación por polvo y su impacto en la salud humana y animal, en la provincia de Guanacaste. Los montos y kilometrajes sujetos a intervención se pueden visualizar en la tabla adjunta.

DETALLE DE AVANCE EN EL DECRETO EJECUTIVO N° 38642-MP-MAG

Zona que la ejecuta	Ruta nacional	Cantidad de km por intervenir	Monto de la inversión	Intervención programada	Estado de gestión
Santa Cruz	160	19,07	203.253.333,33	Conformación de la superficie de ruedo, limpieza de cunetas y espaldones, y riego de imprimación de emulsión asfáltica con material de secado	Entregado a CNE para aprobación
Santa Cruz	909	11,58	120.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Santa Cruz	910	7,03	70.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Santa Cruz	920	36,95	507.950.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Liberia	4	8,74	100.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Nicoya	150	20,70	253.213.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Nicoya	901	23,90	250.001.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Nicoya	907	13,41	126.996.900,00		Entregado a CNE para aprobación
Nicoya	929	13,41	129.981.900,00		Entregado a CNE para aprobación
Nicoya	903	29,42	219.929.850,00		Entregado a CNE para aprobación
Cañas	601	9,11	20.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Cañas	145	23,70	230.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Cañas	606	13,31	100.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Cañas	734	10,00	20.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Cañas	925	13,94	150.000.000,00		Entregado a CNE para aprobación
Totales		179,64	2.501.325.983,33		

Fuente: Despacho del Ministro, MOPT, abril, 2015

División de Obras Públicas

ATENCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL (RED VIAL CANTONAL) Y FLUVIAL

Un total de 2,417 kilómetros de la red vial cantonal atendieron durante el período las Direcciones Regionales de la División de Obras Públicas con una inversión de ₡ 8.455 millones. Del total de kilómetros atendidos 350 corresponden a vías asfaltadas con un costo de ₡ 5.801 millones en tanto 2,067 kilómetros a la red en lastre, grava o tierra, demandaron una inversión de ₡ 2.654 millones.

Detalle regional de intervenciones en la red de caminos y puentes, periodo mayo 2014 - mayo 2015.

Región		Red de caminos		Red de puentes	
		Longitud (km)	Inversión (₡)	Longitud (m)	Inversión (₡)
I	Colima	208	626.088.487	14	3.335.053
II	Cartago	173	947.058.289	84	91.176.980
III	Alajuela	174	1.292.873.219	0	3.875.237
IV	San Carlos	272	378.587.563	218	357.918.206
V	Heredia	259	143.340.513	5	2.153.410
VI	Guanacaste	134	1.647.762.546	92	225.411.382
VIII	Limón	126	984.574.646	0	0
IX	Guácimo	370	1.132.072.644	80	77.738.640
X	Pérez Zeledón	285	597.918.892	218	75.022.241
XI	Golfito (Río Claro)	116	196.064.240	0	0
XII	Pacífico Central	299	509.543.915	55	68.726.635
Total Σ		2,417	8.455.884.953	766	905.357.783

Los datos mostrados corresponden a una proyección realizada a partir de la información del sistema SIGVI.

Como un complemento a la intervención en vías, Obras Públicas del MOPT destinó ¢ 905,3 millones en obras de conservación de 766 metros lineales de puentes de la red vial cantonal y otros ¢ 782,9 millones en 41 intervenciones de la red fluvial consistentes en la limpieza y canalización de cauces, movimientos de tierra así como el reforzamiento de obras de protección marginal que reducen no sólo el riesgo de inundaciones sino eventuales afectaciones a la infraestructura vial.

Detalle regional de intervenciones en la red fluvial del país, periodo mayo 2014-mayo2015.

Modalidad de ejecución	Región Central		Región Chorotega		Región Pacífico Central		Región Región Brunca		Región Huetar Atlántica		Σ Cantidad total	Σ Inversión total (¢)
	Cant.	Inversión (¢)	Cant.	Inversión (¢)	Cant.	Inversión (¢)	Cant.	Inversión (¢)	Cant.	Inversión (¢)		
Contratación	9	103.114.000	3	35.000.000	1	21.750.000	8	158.159.696	12	214.071.330	33	532.095.026
Convenios	1	21.134.300	0	0	4	76.768.000	1	32.894.500	0	0	6	130.796.800
Administración	2	120.000.000	0	0	0	0	0	0	0	0	2	120.000.000
Σ Total	12	244.248.300	3	35.000.000	5	98.518.000	9	191.054.196	12	214.071.330	41	782.891.826

Los datos mostrados corresponden a la proyección realizada por la Dirección de Obras Fluviales.

Priorizadas 147 intervenciones de caminos

Alcanzar un impacto positivo en la forma de gestionar la intervención de la Red Vial Cantonal en el país, es el objetivo del Primer Programa para la Red Vial Cantonal (PRVC-I) actualmente en desarrollo con apoyo de la División de Obras Públicas.

El BID-Cantonal está estructurado en dos fases, la primera de ellas en ejecución, por \$ 60 millones del Préstamo BID y \$ 15 millones de contrapartida nacional y la segunda por \$ 140 millones del Préstamo BID y \$ 35 millones de contrapartida local.

El Programa tiene como prioridad la ejecución de obras de proyectos viales, de forma paralela al desarrollo de capacidades en cada uno de los 81 municipalidades y 8 concejos municipales de distrito del país, ejecutando una estrategia que

integra desde la construcción de obras de infraestructura vial, hasta el desarrollo de capacidades en temas de inspección vial, ingeniería vial, formulación de planes de conservación, desarrollo y seguridad vial, competencias gerenciales, componente ambiental en proyectos de obra vial y que involucra al personal y autoridades de los gobiernos locales, funcionarios del MOPT y organizaciones comunales.

A la fecha la Administración ha identificado un total de 147 intervenciones, de las cuales 98 ya han sido licitados por un monto que asciende a ₡ 16.570 millones. Se preparan un total de 28 proyectos a licitar antes de junio 2015 y los restantes 21 proyectos corresponden a propuestas que serán ejecutadas con financiamiento del Segundo Programa para la Red Vial Cantonal, el cual se negociará con el BID a finales de 2015.

De los 98 proyectos licitados, a finales de enero de 2015, concluyeron un total de 15 con una inversión de ₡ 2.162 millones en tanto se tienen en ejecución 26 proyectos por un monto de ₡ 4.688 millones y 57 están en etapa de licitación.

Asimismo, de los 28 proyectos por licitar, 19 se encuentran en proceso de realización de estudios técnicos, diseños y formulación del proyecto final y 9 intervenciones están para elaboración de perfil de proyecto, que deberán contar con la no objeción del BID. El monto total comprometido en contratos alcanza los ₡ 8.153 millones de colones, del cual un 84 % corresponde a obras viales.

Se financian con empréstito del Banco Centroamericano de Integración Económica.



Camino intervenido en lastre y sistema de drenaje del cantón de Uplala



Construcción de alcantarilla en ruta de San Isidro de Heredia



Camino intervenido por el programa BID Cantonal en Matambú, Nicoya

Concesiones

FACILITA PROCESO CONSTRUCTIVO

En servicio ruta provisional de acceso

A FUTURA MEGA TERMINAL DE CONTENEDORES

La empresa APM Terminals dispone de la ruta 257 para acceder al sitio de construcción, trasladar maquinaria y mover materiales para la futura Terminal de Contenedores de Moín (TCM).

El Consejo Nacional de Vialidad concluyó a finales del 2014 los 2,8 kilómetros de la nueva ruta de acceso en lastre, a dos carriles que incluyó la instalación de dos puentes modulares de 60 metros cada uno.

En este proyecto se invirtieron más de \$ 5.000 millones en una serie de obras que incluyeron la colocación de roca en el terreno ya que era muy suave, la cual sirve de base a esta vía. Además incluyó el inventario y reubicación de 323 especies animales e implicó la corta de árboles que fueron puestos en custodia del Sistema Nacional de Áreas de Conservación (SINAC). Actualmente se realiza la reposición de árboles nativos, mediante la siembra.

También como parte de las obras, se construyeron tres pasos de fauna superiores (que permiten el paso entre árboles separados por la nueva carretera) y se colocaron unas 15 alcantarillas que son empleadas por animales como pasos terrestres seguros, por debajo de la carretera.

El compromiso asumido por el gobierno en esta primera etapa, con la empresa APM Terminals, concesionaria de la nueva terminal de contenedores, fue la construcción de una ruta en lastre a dos carriles, ya concluida en su primera etapa.

Posteriormente, el Consejo ampliará esta ruta a cuatro carriles y la mejorará al pasar su condición de lastre a asfalto. Además tiene prevista la construcción de un viaducto que reemplazará los puentes modulares.

La nueva vía entronca con la ruta 32, 1 km después del río Blanco, en el sentido San José-Limón

ACCESO DEFINITIVO

El diseño del acceso definitivo se materializará por medio de un Convenio de Asistencia con UNOPS. Actualmente se revisa el Memorándum de Acuerdo para su aprobación por parte del Consejo de Administración y posterior solicitud de refrendo a la Contraloría General de la República. El plazo de ejecución del diseño es de 9 meses.

MEGA TERMINAL

La TCM será una isla artificial de 80 hectáreas que facilitará el intercambio entre mar y tierra para diferentes productos empacados en contenedores. Contará con dos puestos de carga de 300 metros de longitud cada uno y un predio que se le ganará al mar, que equivaldrá al tamaño del Parque Metropolitano La Sabana. Para la realización de estas obras APM Terminals cuenta con un plazo de 3 años.

Posteriormente, antes de que el tráfico anual llegue a 1.5 millones de contenedores, la concesionaria tendrá que construir un tercer puesto con la misma longitud que los otros dos. La tercera etapa de la concesión establece que cuando el tráfico llegue a 2.5 millones de contenedores por año, se deberán construir dos puestos más de 300 metros de longitud, para un total de cinco.

Durante este período, se trabajó coordinadamente con todos los sectores involucrados para lograr concretar los compromisos adquiridos en la etapa de condiciones precedentes establecidas en el contrato de concesión, por ambas partes (Administración Concedente y Concesionario). Este esfuerzo tuvo éxito al lograrse culminar las 14 condiciones pactadas dentro de las que se encontraban la ruta de acceso provisional que comunica la ruta nacional 32 con la entrada al área de la terminal, producto del esfuerzo conjunto entre el CONAVI, MOPT y CNC; la viabilidad ambiental definitiva otorgada por la SETENA mediante Resolución Nº 2523-2014 del 17 de diciembre de 2014, la constitución de los fideicomisos para los ingresos de la explotación de la concesión, la presentación de las garantías de construcción, facilitar 10 hectáreas para ser utilizadas como áreas de trabajo con acceso vial y al mar durante el período constructivo, las pólizas de seguro (todo riesgo, construcción y montaje) así como las de responsabilidad civil por daños a terceros.



Acceso provisional a la TCM de 2,8 km construido por el MOPT

Concesión carretera San José - Caldera

FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS CONTRACTUALES

Al inicio de la gestión de este gobierno se mantenían 7 obras contractuales pendientes de construcción. Durante el año 2014 se concluyeron 5 de ellas: Marginal Rincón Chiquito N°3, Marginal Turrúcares N° 3, Intercambio el Coyol, la Rampa D del Intercambio Balsa y la Marginal Siquiaries N°2; y el pasado mes de marzo 2015, se completaron los procesos de adquisición de los predios

para concluir las obras del Intercambio la Rita en la Sección III y el Cajón de Pozos de Santa Ana en la Sección II, únicos dos proyectos pendientes de esta Concesión, que serán completadas en este 2015.

Al ser una vía concesionada, el mantenimiento de la carretera corre por cuenta de la Concesionaria. Con base en la experiencia acumulada se han instruido varias mejoras a los planes para el año 2015, incluyendo la contratación de estudios de geotecnia, y trabajos para la estabilización

de los taludes, con el propósito de garantizar la seguridad de los usuarios de la ruta.

Es importante recordar que cualquier evento debe ser atendido por la Concesionaria sin demora y con cargo a sus pólizas, pues, existen seguros para cubrir las situaciones que puedan presentarse en la carretera.

PROGRAMA DE MEJORAS OPERATIVAS

Se ha solicitado a la Concesionaria, la realización de campañas de seguridad vial en la carretera, la última de las cuales fue llevada a cabo la Semana Santa del 2015 al entregar bolsas viajeras a los usuarios y vacacionistas con información para que moderaran su velocidad y atendieran las reglas de seguridad vial básica.

Se ha propiciado el apoyo de la Policía de Tránsito y de otras instituciones de gobierno al Concesionario en los diferentes operativos, lo que ha sido muy importante para mejorar el tránsito en la vía.



La estabilización de taludes y estudios de geotecnia son parte de los programas de mantenimiento de la vía

Mejora de competitividad y logística en Puerto Caldera

El nuevo muelle multipropósito del Puerto de Caldera, en servicio desde febrero anterior, mejora la competitividad y la logística del comercio internacional de Costa Rica, además de promover el desarrollo en la provincia de Puntarenas.

Construido bajo la modalidad de concesión de obra pública y una inversión de \$ 36.5 millones, aportados por la concesionaria SPGC S.A. se puso en servicio la nueva terminal con 180 metros de

longitud, 13 metros de profundidad y un área de planta de 6,000 metros cuadrados que permitirán la operación de buques graneleros, portacontenedores, navíos transportadores de vehículos, de carga general y turísticos, entre otros.

La puesta en servicio de la nueva terminal multipropósito de Caldera permite reducir el pago de \$ 30 mil diarios que venían cobrado las empresas navieras por mantenerse en el mar a la espera de completar


su operación de desalmacenaje o carga de mercancías. De esa manera no se trasladará este costo a los consumidores de materias primas o productos.

Puerto Caldera cuenta con tres puestos de atraque; no obstante, por la demanda existente y la falta de capacidad instalada los buques han tenido que permanecer en bahía al menos un día e inclusive hasta 25 días a la espera de ser atendidos.



Nuevo muelle multipropósito de Puerto Caldera, construido a un costo de \$36,5 millones



A yellow decorative shape resembling a folded corner or a stylized 'L' shape, positioned on the left side of the slide, overlapping the grey header bar.

TRANSPORTES Y SEGURIDAD VIAL



Mascarello

EMPRESA GUADALUPE LTDA
★ 04 ★
REPORTES
TEL: 2281-2577 / 2281-0581 / FAX: 2285-5443

PIZZA PERSONAL



POR SOLO
C. 2.550

PARADA DE AUTOBUSES
RUTA
INTERLINEA
GUADALUPE
URUCA

PARADA DE AUTOBUSES
RUTA
INTERLINEA
GUADALUPE
VALENCIA

Tres nuevas rutas intersectoriales entraron en operación en enero anterior, una de ellas Guadalupe - Uruca

Fortalecimiento del Transporte Público



• INICIARON OPERACIONES EN ENERO ANTERIOR

Tres nuevas interlíneas en operación fortalecen el transporte público

Con el fin de reducir el congestionamiento vial en la capital y consolidar esfuerzos para lograr la modernización del transporte público modalidad autobús, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, autorizó la operación desde enero pasado de tres nuevos recorridos del servicio de transporte público denominados intersectorial.

Este servicio se integra por rutas primarias que comunican poblaciones ubicadas en la periferia de la ciudad de manera que los usuarios pueden desplazarse sin tener que pasar por el centro de esta. A su vez las intersectoriales permiten la integración con las rutas urbanas primarias o troncales en procura de que los

usuarios se trasladen seguros y cómodos de acuerdo a sus necesidades de viaje.

Los recorridos que entraron en funcionamiento son: Escazú-Alajuelita-Hatillo, Guadalupe-Moravia-La Valencia y Santa Ana –San Antonio de Belén-La Valencia, en los cuales de previo el Consejo de Transporte Público (CTP), concluyó un proceso de revisión detallado de las rutas, tanto de las vías como de las paradas.

Las nuevas interlíneas complementan los servicios de Uruca-Escazú, Uruca-Guadalupe y Desamparados-Moravia que actualmente se encuentran en servicio y transportan unos siete mil usuarios diariamente.

Renovadas concesiones de transporte público (autobuses y taxis)

Durante el periodo el CTP dejó en firme el contrato para la Renovación de Concesiones del servicio de transporte remunerado de personas a 153 empresas concesionarias, de un total de 461 que operan a nivel nacional en la modalidad autobús, lo mismo que a 8.760 concesionarios de taxi en cumplimiento al Artículo 29 de la Ley 7969 “Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi”. En el caso de los buses las concesiones se renovaron por un espacio de 7 años, en tanto para los taxis la renovación rige por 10 años.

Durante la presente administración el CTP ha realizado un esfuerzo sistemático por instrumentar mecanismos que permitan

promover la calidad en el servicio de transporte público que es empleado por un porcentaje mayor al 70% de la población, de ahí el interés del MOPT por mejorar las condiciones del transporte público para que constituya una respuesta efectiva al congestionamiento vial.

Dentro de los aspectos más relevantes del proceso de renovación de concesiones, modo autobús, es la obligación que deben asumir las empresas concesionarias que ingresan al cantón central de San José, de construir terminales, las cuales deben estar construidas y en servicio en un lapso de 7 años que rige para estas concesiones. Lo anterior busca contribuir con el proceso de reordenamiento vial en la ciudad capital.



El CTP renovó por 7 años las concesiones a 153 empresas autobuseras



Los esfuerzos del CTP se concentran en velar por una mejor prestación del servicio



Para la modalidad taxi la renovación aprobada es por 10 años

Compromiso con Ley 7600

El CTP mantiene un compromiso e interés por lograr que el transporte público de este país sea un servicio inclusivo, apto para personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas, tal como se establece en la Ley 7600 “Ley Igualdad de oportunidades para las Personas con Discapacidad”.

Según las estadísticas del CTP a abril del 2015, cerca del 98% de las unidades de transporte público modalidad autobús (ruta regular) cuentan con rampas para autobuses y en general cumplen con la normalita establecida, lo que representa unas 4.480 unidades de las 4587 que existen a nivel nacional.

Como parte de los esfuerzos de hacer cumplir la Ley, la Junta Directiva de ese Consejo aprobó por unanimidad el “Contrato para la Renovación de Concesiones del servicio de transporte remunerado de personas, modalidad autobús” en el cual figuran como causales para la cancelación de la concesión el incumplimiento de la Ley 7600, en aspectos como la inexistencia o irrespeto a los espacios preferenciales y que tanto el concesionario como los choferes se nieguen a prestar el servicio a los adultos mayores, o persona con alguna discapacidad, entre otros.



MOPT promueve cobro electrónico en transporte público

Otra de las iniciativas que promueve la presente administración para fortalecer y modernizar el servicio de transporte público es la implementación del sistema de pago electrónico, con el apoyo de entidades como la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) y Gobierno Digital.

Este mecanismo le permitiría al MOPT, particularmente al CTP disponer de información precisa sobre la demanda de pasajeros para efectos de fijación de tarifas, definición de recorridos y autorización de flota, entre otros aspectos medulares del transporte público. La previsión del Ministerio es tener al 2018 más del 90% de la flota de autobuses con el sistema de cobro electrónico operando.



El cobro electrónico fortalecerá y modernizará el sistema de transporte público

Educación Vial

SE APLICAN MEJORAS A PRUEBAS TEÓRICA Y PRÁCTICA

Desde marzo pasado entró a regir el nuevo Manual del Conductor, con el que los aspirantes a tener licencia son evaluados en su prueba teórica.

Se trata de la novena edición de ese manual que cuenta con 221 páginas. Se actualizó y enriqueció la información que complementa con un mayor número de ilustraciones. Entre los temas novedosos destacan nuevas disposiciones de la última reforma aplicada a la Ley de Tránsito (Ley 9078), así como aspectos de cortesía, nuevos mecanismos de prevención para el mantenimiento de los vehículos y el tema de la condición técnica, económica, eficiente.

Se busca que este nuevo manual no sólo instruya y forme al nuevo conductor, sino también a todos los usuarios de las vías, ya que analiza temas de la educación vial en relación con la legislación del tránsito, el ambiente, la reglamentación, la contaminación ambiental, el uso adecuado del vehículo y el ahorro de energía.

CONTENIDOS DE EDUCACIÓN VIAL ASEQUIBLES A ILETRADOS

Las personas iletradas, o sea aquellas que no concluyeron el sexto grado de la escuela, tienen la posibilidad de acreditarse como conductores con una formación acorde a sus capacidades. Los contenidos se acondicionaron para facilitar que los usuarios puedan rendir y aprobar la prueba.

Esta posibilidad la ofrece la Dirección de Educación Vial desde inicios del 2015. Quienes empleen este sistema deben asistir a dos clases semanales durante un mes, para luego aplicar la prueba teórica, misma que se ha adecuado tecnológicamente para su realización.

El curso para iletrados forma parte de los esfuerzos que realiza el Ministerio por brindar opciones a los usuarios que necesitan obtener su licencia para conducir.



El nuevo manual del conductor se actualizó con los contenidos de la Ley de Tránsito vigente

MAYOR TRANSPARENCIA EN DESARROLLO DE PRUEBAS PRÁCTICAS

Con el propósito de dar mayor transparencia a la prueba práctica de manejo, la Dirección General de Educación Vial habilitó en su sitio web (alojado en el sitio del MOPT) una serie de mapas que describen los recorridos que los usuarios deben realizar en la Fase 3 de la prueba práctica de manejo, es decir cuando les corresponde salir al tránsito real.

Cada sede cuenta con la descripción de su recorrido en un documento, que describe textualmente la ruta y presenta un mapa sencillo que ejemplifica ese recorrido, donde se anotan los principales puntos de referencia. En algunas sedes se evalúan diferentes recorridos según el tipo de vehículo (moto, liviano, articulado), en otros casos el recorrido es el mismo para todos.

La prueba práctica de manejo se compone de tres fases, en la primera el usuario debe presentar todos los documentos y en ese momento se le asigna un evaluador, luego debe trasladarse al circuito de pruebas donde se le llamará por su nombre, la segunda fase es la revisión por parte del evaluador de las condiciones del vehículo por ejemplo luces. Seguidamente el usuario realiza el circuito simulado donde se evalúa sobre todo la maniobrabilidad.

Finalmente, en la fase 3 se inicia la prueba en tránsito real donde se evalúa el respeto y conocimiento al señalamiento vial además del comportamiento y destreza del futuro conductor.

NUEVAS SEDES PARA EDUCACIÓN VIAL

Como parte del proceso de descentralización de servicios que busca facilitarle a los usuarios los trámites de emisión, renovación, duplicados de licencias de conducir, así como cursos teóricos y pruebas prácticas de manejo, la Dirección de Educación Vial del MOPT está próxima a concluir la construcción de la nueva sede de educación vial en Barba de Heredia, en la que se invierten €395 millones. En paralelo la administración nombró a nueve evaluadores para reforzar el servicio pruebas prácticas en las diversas sedes a nivel nacional con lo que se procura satisfacer la alta demanda de este servicio.

Las últimas dos sedes que se tiene pensado construir sería de la Quebrada Ganado en el cantón de Garabito y la de Upala, para el año 2016.

Además, con una inversión de €350 millones inició la primera etapa constructiva de la nueva pista para pruebas prácticas de manejo, en los terrenos donde actualmente se ubica el plantel de Paso Ancho y que permitirá liberar la zona de parqueo actualmente en uso para la realización de la prueba práctica y donde se construirá el nuevo edificio del MOPT que centralizará a todas las dependencias.

Durante el periodo se ha buscado optimizar el servicio de evaluación de la prueba práctica



Dirección General de Policía de Tránsito

Siete Grupos de Operaciones Especiales (GOE) de la Dirección General de la Policía de Tránsito se capacitaron por el lapso de un mes, para emprender el desarrollo de un programa sistemático de operativos con los que se busca atacar los factores de riesgo que están generando muertes en carretera

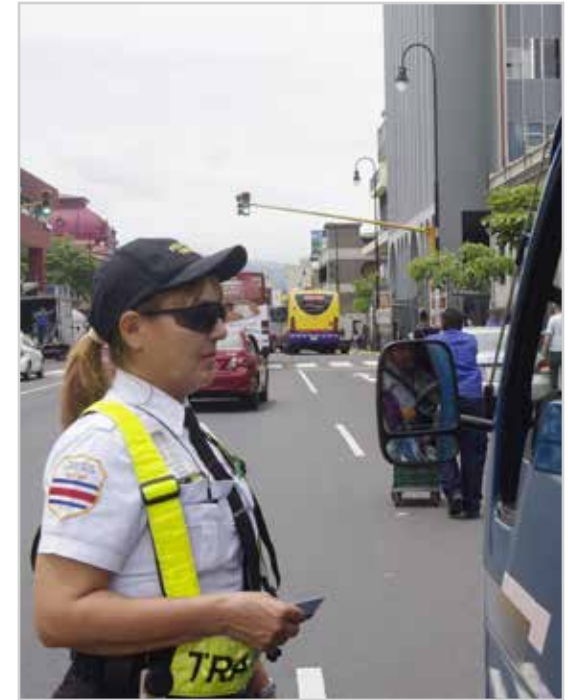
Estudios realizados por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), evidenciaron que la mayor cantidad de muertes en carretera ocurren entre las 7 de la noche y las 6 de la mañana, con particular énfasis en los que fines de semana, de ahí que los nuevos grupos operacionales concentren su accionar los días y horas en que se ha comprobado se presenta mayor mortalidad en carretera.

Los oficiales de este grupo élite fueron distribuidos en las 6 regiones que posee la Policía de Tránsito.

Previamente recibieron toda la capacitación necesaria que les permita estar preparados para las situaciones conflictivas a las que puedan exponerse durante los operativos de alcohol, velocidad, piques, entre otros. Los recursos para el equipamiento de este nuevo grupo élite

proviene del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), que durante el 2015 prevé una inversión de \$1.357 millones.

Como principales factores de riesgo identificados pueden citarse el no utilizar el casco cuando se viaja en motocicleta o similares, no usar el cinturón de seguridad o no llevar a los niños en los dispositivos de retención de menores, el abuso de la velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol o ser víctima de distractores como el uso del celular u otro objeto, incluso el llevar animales en el regazo, mientras se conduce.



Oficiales de tránsito realizan de manera constante operativos para atacar los factores de riesgo que generan muertes en carretera

Waze permite mejor atención de congestionamientos

La atención de accidentes y congestionamientos en carretera en un menor tiempo son parte de los objetivos que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes persigue tras el acuerdo firmado en setiembre del año anterior, con representantes de la aplicación social de tráfico y navegación Waze, de la empresa Google Inc.

San José forma parte de un grupo de 10 ciudades alrededor del mundo que conforman un plan piloto para el intercambio de información entre Waze (que se alimenta de los reportes de los usuarios, entre otras fuentes) y las autoridades de cada ciudad, como Río de Janeiro en Brasil y Barcelona en España.

Costa Rica está incluida en esta iniciativa de intercambio de datos, conocida como “Ciudadanos Conectados” al encontrarse entre los cinco países que más utilizan la aplicación social Waze en Latinoamérica.

Gracias al sistema el Ministerio dispone de información sobre la condición de la red vial en cuanto a congestionamientos, tiempos de desplazamiento, así como de alertas y notificaciones de eventos (accidentes, presas).

Estos datos, permiten a las direcciones de Tránsito, Ingeniería de Tránsito y Planificación, ejecutar acciones que desemboquen en una reducción de los congestionamientos y tiempos de traslado. Según las experiencias en otros países, el sistema de información de Waze resulta más rápido para alertar sobre una situación en carretera a las autoridades

que mediante los servicios de emergencias, como el 9-1-1.

La Policía de Tránsito podrá atender de forma más expedita la situación que se presente, como choques, bloqueos de vías, esquinas reguladas con semáforos cuando éstos fallen o se corte la electricidad, por ejemplo.



MOPT promueve examen de saliva como prueba de descarte

En coordinación con la Dirección General de la Policía de Tránsito (DGPT) se avanza en la implementación de un nuevo procedimiento para que los oficiales puedan utilizar la prueba de saliva como una alternativa de descarte, distinta a la de aire expirado que se aplica actualmente y que permitiría comprobar el estado de ebriedad de los conductores.

La Ley de Tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial, establece que cuando una prueba de alcohol realizada a un conductor resulte positiva, el interesado puede solicitar un segundo análisis para constatar el grado de alcohol.

Con esta iniciativa la Administración busca subsanar la imposibilidad material de adquirir laboratorios móviles y contratar especialistas en la materia que los operen, tal y como se contempló en la actual Ley de Tránsito.



El examen de saliva se aplicará a los conductores como prueba de descarte

Tránsito capacita a policías municipales

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, busca que los gobiernos locales del país cuenten con inspectores municipales de tránsito, los cuales tendrán la investidura para confeccionar boletas de infracción dentro de su competencia territorial, o bien para custodiar la escena de un accidente, en tanto un oficial de tránsito se apersona al sitio del percance, según lo establece la Ley 9078.

Este esfuerzo lo desarrollan de manera conjunta la Dirección de Gestión Municipal y la Escuela de la Policía de Tránsito, de manera que el personal policial que

labora en los gobiernos locales esté capacitado para atender las necesidades específicas que en materia de tránsito tengan sus comunidades.

Hasta la fecha se han capacitado con apoyo de la Dirección de Gestión Municipal un total de 21 oficiales de la Municipalidad de Cartago. Los gobiernos locales de Montes de Oca, Santo Domingo de Heredia y Palmares son algunos de los que han mostrado interés en integrarse a este proceso de formación que tiene una duración de tres meses.

Como parte de los avances en esta materia se trabaja con apoyo de la Superintendencia General de Seguros (Sugese) y el Instituto Nacional de Seguros (INS), en la elaboración de un reglamento para que en caso de accidente de tránsito los conductores involucrados no tengan que esperar al oficial de tránsito, si no que puedan mover el automotor con rapidez. De esta manera se busca evitar congestionamientos en caso de accidentes de tránsito.



El MOPT ha promovido la capacitación de los oficiales municipales en materia de tránsito

Consejo de Seguridad Vial

Durante el periodo el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), concentró sus esfuerzos en el planteamiento y desarrollo de proyectos y estrategias de intervención en materia de seguridad vial, con un enfoque multidisciplinario que ha buscado involucrar a instituciones que tienen que ver con la temática y a usuarios de las vías.

Para enfrentar la problemática social y de salud pública generada por las muertes en carretera, que sólo en el 2013 alcanzaron las 288 personas, COSEVI promovió un trabajo conjunto con las Direcciones Generales de Tránsito, Educación Vial e Ingeniería de Tránsito, sociedad civil, gobiernos locales y empresa privada.

Por ejemplo, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito suministró e instaló en todo el país 65 sistemas de semáforos, así mismo concretó la demarcación horizontal (pavimento) de 2,889 metros cuadrados de pasos peatonales, además de la instalación de controladores para pasos ferroviarios en un total de 29 intersecciones, con lo cual se mejoró las condiciones de la demarcación en rutas de alto volumen vehicular.



Con el proyecto 2+1 se mejoran las condiciones de seguridad en la ruta 32

Entre las iniciativas interinstitucionales que merece destacarse esta el proyecto 2+1 implementado en la Ruta 32 por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y la Dirección General de Ingeniería de Tránsito (DGIT), con una inversión de €223 millones.

El proyecto abarca un total de 37,5 kilómetros comprendidos entre Santa Elena de San Isidro de Heredia y Río Frío de Sarapiquí, es decir, la zona montañosa de la carretera, donde se instalaron 2 mil postes abatibles de un metro de altura, color amarillo reflectante que tienen capacidad para soportar un mínimo de 75 embestidas.

Los postes están a una distancia de 15 metros entre uno y otro (norma aplicable a los ojos de gato) y sobre la línea que divide los sentidos de circulación. La presencia de los dispositivos se advierte a los conductores mediante señalización vertical y horizontal.

Estos dispositivos permiten rebasar en condiciones de óptima seguridad y visibilidad, en el tramo montañoso de la vía, con el propósito de disminuir los accidentes de tránsito.

Otros de los logros en materia de prevención de accidentes viales es la inversión de ¢2.238 millones en la construcción de puentes peatonales. Entre las estructuras ya terminadas y en servicio se encuentran los puentes peatonales ubicados en las cercanías de Barrio Tournón, sobre la ruta 32, en la Lima de Cartago sobre ruta 2, frente a la escuela La Marina en Pococí sobre ruta 32, Plaza Monte General sobre ruta 2, en Playa Herradura sobre la Costanera Sur y radial Alajuelita, entre Hatillos 2 y 8.

Además, está por iniciar la construcción de otros puentes peatonales que se ubicarán frente al Colegio Técnico Profesional de Pococí, sobre la ruta nacional 247, en Brasil de Mora sobre la ruta 22 y frente al Mall Paseo de las Flores sobre radial a Heredia, así como en la antigua Galera y Curridabat, ambos sobre la Florencio del Castillo.

Convenio COSEVI Correos de Costa Rica

Durante el periodo también se formalizó un convenio entre COSEVI y Correos de Costa Rica con el objetivo de que el segundo traslade las placas retenidas por infracciones a la Ley de Tránsito, liberando de esta labor a los Policías de Tránsito. Esto permitirá que los oficiales de Tránsito se enfoquen en las funciones propias de su cargo, procurando el uso más eficiente de este valioso y escaso recurso humano.



Durante el periodo COSEVI invirtió ¢2.238 millones en la construcción de puentes peatonales en distintos puntos del país

Inversión COSEVI 2014-2015

Institución	Año	Inversión Presupuestaria
Consejo de Seguridad Vial	2014-2015	¢2.291.542.698,12
Dirección General de la Policía de Tránsito	2014-2015	¢1.028.368.925,75
Dirección General de Ingeniería de Tránsito	2014-2015	¢8.112.524.993,74
Dirección General de Educación Vial	2014-2015	¢1.351.661.245,48

Fuente: Departamento de Planificación, Consejo de Seguridad Vial.

Dirección General de Ingeniería de Tránsito

Durante el período esta Dirección estratégica del MOPT destinó ¢7.161 millones a mejorar las condiciones de señalización de la Red Vial Nacional lo que implicó la demarcación horizontal de 208,31 kilómetros de carreteras como: Cóbano, Paquera (40 km), Ciudad Quesada- El Tanque- La Fortuna (11 mil captaluces), Liberia- Belén (11 mil captaluces), Buenos Aires- Limón, Pueblo Nuevo- Río Banano (22 km demarcados) y la señalización horizontal de las secciones Muelle- Pavón, Muelle- Vuelta Kopper, entre otros.

Además, se instalaron 5.450 señales verticales y se elaboraron, mediante convenio otras 1.459 señales verticales.

Como un complemento a la señalización vertical y horizontal se instalaron 36 nuevos sistemas de semáforos con una

inversión de ¢516 millones, en tanto se repararon otros 5.441 sistemas con una inversión de ¢3.092 millones.

La tabla adjunta detalla los principales trabajos e inversiones realizadas por esta Dirección para las mejoras de las condiciones de tránsito y seguridad vial de las carreteras nacionales.

Trabajos realizados	Cantidad	Costos
Kilómetros demarcados	208,31	¢1.125 millones
Señales colocadas	5.450	¢916 millones
Señales reparadas	4.347	¢499 millones
Semáforos instalados	36	¢516 millones
Semáforos reparados	5.441	¢3.092 millones
Estudios Mayores	37	¢194 millones
Estudios menores	903	¢355 millones
Permisos	4.210	¢160 millones
Certificaciones emitidas	2.076	¢273.417 millones
Señales elaboradas por convenio	1.459	¢6.500 millones
Convenio de señalización con municipalidades	2	¢20.324 millones
Total		¢7.161 millones

Fuente: Ingeniería de Tránsito

Dirección General de Aviación Civil

EN MARCHA CONSTRUCCIÓN DE NUEVO HANGAR

Bajo la supervisión del Consejo Técnico de Aviación Civil, iniciaron los movimientos de tierra para la construcción del nuevo hangar, oficinas y talleres de Coopesa, en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

La orden de inicio dada el pasado 18 de marzo permitirá que la empresa FCC Construcciones S.A. realice las obras y suministre el equipamiento para el traslado de funciones de Coopesa hacia el sector Sur-Oeste del Aeropuerto, lo que provocará, a su vez, liberar espacio en el Oeste del Aeropuerto para que el Gestor Interesado, AERIS, pueda seguir en el futuro con ampliaciones de la terminal aérea.

El nuevo hangar de Coopesa, así como las oficinas y talleres que acompañan a la obra principal tendrán un costo de \$39 millones, el equivalente a unos €21.000 millones.

Los movimientos de tierra iniciados en abril pasado coincidieron con la inauguración de 2,800 m² de nuevas instalaciones en este puerto aéreo, dedicados a zonas comerciales, pasillos y oficinas, que tuvieron un costo de \$4 millones (unos €2.160 millones), ejecutadas por AERIS.



Vista del diseño funcional del nuevo hangar, oficinas y talleres de COOPESA en el Juan Santamaría

OBRA EN DETALLE

El nuevo hangar de Coopesa, que deberá estar listo en un año, tendrá 124.5 metros de largo, por 118 metros de ancho y una altura de 26.8 metros. Tendrá capacidad para atender hasta 6 aeronaves en simultáneo y los aviones tendrán autonomía de movimiento aunque estén otras estacionadas.

Además del hangar y su equipamiento básico, se construirán oficinas y otras instalaciones auxiliares para las labores que desarrolla Coopesa. Así, se construirá una calle de rodaje y un pozo de agua para garantizar el suministro del líquido, con capacidad de 95 litros por segundo.

Con la obra también se beneficiará a la comunidad de El Coco, que es la más próxima al sitio de construcción, con mejoras en la carretera de acceso a la zona, iluminación y cambios en los sistemas de drenajes, así como aceras. Además, la madera de los árboles que deberán talarse, será donada a la comunidad.

Actualmente, la zona en construcción se encuentra fuera del Aeropuerto Juan Santamaría, pero una vez finalizados los trabajos se incorporará a la terminal aérea, mediante una malla perimetral.

JUAN SANTAMARÍA EXPANDE ESPACIO COMERCIAL Y AUMENTA OFERTA A LOS PASAJEROS.

Como parte del proceso de expansión del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, entró en servicio el pasado mes de abril, la primera fase del nuevo edificio de soporte operacional. Este sector da un nuevo acceso a las salas de abordaje y alberga el nuevo Centro de Operaciones Aeroportuarias, Salón de Manejo de Emergencias y mayor oferta de locales comerciales.

La obra, construida por AERIS, y fiscalizada por el Consejo Técnico de Aviación Civil, tuvo un costo de más de \$4,000,000 (C/2,100,000,000) y cuenta con aproximadamente 2,800 metros cuadrados de construcción.

Del total de la construcción más de 1,000 metros cuadrados, ubicados en el segundo nivel, corresponden a áreas comerciales, lo que representa una ampliación del 23% del espacio comercial, logrando así incrementar la oferta y variedad para el pasajero. También, constituye un nuevo acceso a las puertas de abordaje, por donde transita el 100% de los pasajeros salientes del país. Además, este nivel cuenta con 400 metros cuadrados de pasillo para garantizar la fácil circulación.

Se suman, en el primer nivel, 1,400 metros cuadrados de oficinas y otros servicios, entre ellas el espacio para habilitar una amplia y moderna sala de atención de emergencias y alertas, asegurando así que todo el movimiento aeronáutico y no aeronáutico se controle de forma más eficiente. Esto permitirá un acceso fácil y rápido a los responsables de atención de emergencias y a la prensa para mantenerles informados. Esta área aún está en proceso constructivo.

Como un complemento a la inversión realizada por el sector privado, la Dirección General de Aviación Civil, dispuso invertir cerca de €25 mil millones en 10 proyectos de infraestructura aeroportuaria, algunos de ellos en ejecución o con orden de inicio, como por ejemplo en el caso del Daniel Oduber, donde se da mantenimiento y se repara la pista de aterrizaje con una inversión de €613 millones y está por iniciar en esa misma terminal área el mejoramiento de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.



El Ministro del MOPT inauguró junto a la Vicepresidenta de la República, Ana Elena Chacón, la nueva área comercial del Juan Santamaría

DETALLE DE PROYECTO CON SU ESTADO ACTUAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Detalle de proyectos a cargo de la Dirección General de Aviación Civil		
Nombre del proyecto	Presupuesto total	Estado actual
Mejoramiento aeródromo de Coto 47	¢1.366.700.000	Recepción de ofertas
Mejoramiento de aeródromo de los Chiles	¢1.894.000.000	Pendiente de resolver apelación en Contraloría General de la República
Mejoramiento de plataforma de estacionamiento de aeronaves en posición puente 3 Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós AIDOQ	¢606.000.000	Adjudicado, se dio orden de inicio
Cosntrucción de cercados aeródromo Úpala	¢153.900.000	Revisión de términos de referencia
Mantenimiento y reparación pista Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós AIDOQ	¢613.820.000	En ejecución
Mejoramiento de aeródromo Drake	¢163.000.000	Revisión de términos de referencia
Mejoras en estabilidad de taludes y manejo de aguas del sector oeste del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma AITBP	¢77.000.000	Pendiente de elaboración de contratos
Estudios de emplazamiento nuevo Aeropuerto Huétar Norte, Caribe y Aeropuerto Metropolitano	¢269.000.000	Revisión de términos de referencia
Mejoras en acometidas eléctricas subterráneas, estudio integral del Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma AITBP	¢100.000.000	Elaboración de términos de referencia para contratación de consultoría para estudios técnicos
Proyecto construcción calle rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA	¢20.175.000.000	Se dio orden de inicio para movimientos de tierras
Total	¢25.418.420.000	

Fuente: Dirección General de Aviación Civil, MOPT, marzo de 2015

Marítimo Portuario

Como parte de los proyectos de mantenimiento correctivo de las instalaciones portuarias de las terminales de cabotaje del Golfo de Nicoya, se completaron mejoras en la terminal de Barrio El Carmen y se reconstruyeron dos duques de alba en Paquera, con una inversión aproximada de €300 millones.

Así mismo en las terminales de Paquera y Playa Naranjo se completaron los trabajos de reconstrucción de taludes que constituyen un soporte estructural y que estaban deteriorados por el oleaje en ambas terminales, además de una serie de obras complementarias orientadas a mejorar la calidad del servicio, con una inversión de €135 millones.

Otra obra importante realizada en el marco de un convenio interinstitucional entre JAPDEVA, el Ministerio de Seguridad Pública y el MOPT, fue el Puesto de Vigilancia Marítimo Portuario para Guardacostas, localizado en la margen izquierda del estero de Cieneguita, donde se construyó un muelle flotante de 12 metros de frente de atraque y se incluyeron facilidades en tierra como parqueos, áreas techadas, zonas verdes, iluminación y malla perimetral.

Complementariamente se estableció una coordinación con guardacostas, JAPDEVA y Edificaciones Nacionales del MOPT, para construir una edificación que albergue a los oficiales responsables de la vigilancia en esa importante zona de Limón.

En el puerto de Caldera continuaron las obras de rehabilitación del rompeolas, con una inversión de €142 millones. Se sustituyeron unos 150 dolos dañados debido a tormentas extraordinarias, dando protección a la transición entre el morro provisional y el cuerpo principal del rompeolas, con el fin de mantener operativa la estructura hasta tanto se cuente con los recursos suficientes para llevar a cabo el proyecto denominado “Rehabilitación y Reforzamiento del Rompeolas de Puerto Caldera” a desarrollar con fondos provenientes del Préstamo-BID.

También por medio de la Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos, se dio seguimiento a proyectos como la Terminal de Contenedores de Moín, ampliaciones de los Puertos de Moín y Caldera, controles batimétricos y ejecución de otros estudios de investigación costera.

En el puerto de Paquera, donde se estiman necesarias tres rampas para transbordadores y en estrecha coordinación con el Concejo Municipal del Distrito, se realizó la topografía para iniciar la elaboración de las láminas de anteproyecto y promover las licitaciones que permitirán realizar estudios de impacto ambiental y de suelos.



La construcción de duques de alba fue parte de las mejoras realizadas a la terminal de Paquera

FISCALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE CABOTAJE

Asímismo durante el periodo se realizaron cinco informes de fiscalización a la empresa Naviera Tambor, que opera la ruta Puntarenas- Paquera y que transporta anualmente un millón de personas y 200 mil vehículos.

Para el cabotaje menor, modalidad lancha se inició desde marzo del año anterior un proceso de seguimiento, control y fiscalización de los permisos para la explotación de estos servicios públicos. Como parte de este proceso, se otorgaron y renovaron los permisos de las rutas Zapote (Puerto Lindo)- Barra del Colorado, La Pavona-Tortuguero, Puntarenas- Isla de Chira, Isla de Chira- Costa de Pájaros y Golfito- Puerto Jiménez, beneficiando a unas 200 mil personas que continuamente los utilizan.



Nuevo puesto de vigilancia para guardacostas construido en Cieneguita

FIJACIÓN DE TARIFAS

También durante el período se realizaron las fijaciones tarifarias para el transporte de carga en los servicios de cabotaje de las rutas La Pavona- Tortuguero, Golfito- Puerto Jiménez y Puntarenas- Isla Chira, esto mediante la promulgación de los permisos respectivos.

Además, se logró la autorización y utilización de embarcaciones exclusivas dedicadas al transporte de carga (caso de La Pavona-Tortuguero y Golfito- Puerto Jiménez) con lo que se mejoró sustancialmente el servicio brindado.

INSPECCIONES TÉCNICAS A EMBARCACIONES NACIONALES

Como parte de las responsabilidades de la Dirección de Navegación y Seguridad del MOPT, se verificó el cumplimiento de las condiciones mínimas de conservación y seguridad de las embarcaciones, entre ellos el cumplimiento de la Ley 7600 de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, aspectos básicos de accesibilidad, señalización y orientación del espacio físico.

Además, en cumplimiento a la normativa nacional e internacional, se evaluó y fiscalizó el cumplimiento de los estándares que garanticen máxima protección de las instalaciones portuarias. También se revisaron planes y procedimientos de protección, se verificaron protocolos y se plantearon recomendaciones sobre medidas preventivas de eventuales sucesos que afecten la protección de las instalaciones portuarias.

Al día de hoy el país cuenta con cinco puertos nacionales con certificación denominada "Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria" en concordancia al Código Nacional de Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.

A yellow decorative shape resembling a folded corner or a stylized 'L' shape, positioned on the left side of the slide, overlapping the grey bar.

DIVISIÓN ADMINISTRATIVA



La construcción del nuevo edificio esta programada para iniciar en el segundo semestre del 2015

División Administrativa

La División Administrativa del MOPT es la encargada de dar el soporte logístico a los órganos sustantivos y asesores del Ministerio a través de las áreas de Recursos Humanos, Planeamiento Administrativo, Formulación, Evaluación y Ejecución Presupuestaria, Proveeduría Institucional, Servicios Generales y Control de Transportes, Capacitación y Desarrollo, además de otras actividades coadyuvantes de coordinación con Ejecutores del Programa, entes adscritos y comisiones, que contribuyen de manera conjunta al cumplimiento de objetivos y metas del Ministerio.

La construcción de una nueva sede, programada para iniciar en el segundo semestre del 2015, es uno de los proyectos más importantes a destacar en

el período; pues permitirá a la institución albergar todas sus dependencias en un solo edificio y reducir los altos costos de alquileres y pago de servicios públicos.

La ubicación del MOPT en un solo inmueble garantizará a los usuarios servicios de calidad, disminuir los tiempos de atención y simplificar los trámites.

En esta obra el MOPT invertirá en una primera etapa poco más de €6 mil millones de colones, para realizar los movimientos de tierra, la obra gris de los siete niveles y los estacionamientos, así como los muros de retención.

En una segunda etapa, en la que se destinarán €13 mil millones de colones aproximadamente, se darán los acabados finales del inmueble y su equipamiento.

Otro de los aspectos a resaltar es el cumplimiento en la ejecución presupuestaria del 2014 el cual alcanzó el 93%, incluyendo las transferencias a los Consejos adscritos y municipalidades, porcentaje que se incrementa al 98% si se consideran los recursos comprometidos.

Durante este período también se logró un ahorro de €41.588.771 en comparación con el 2013, al entrar en vigencia varios convenios marco para la adquisición de bienes a través de caja chica.

Se logró concretar además el remate de 57 vehículos y un lote de chatarra, este último le permitió al Ministerio recuperar €11.700.000 millones.

Dirección de Capacitación

En coordinación con la Dirección General del Servicio Civil, durante el período se realizaron un total de 384 acciones de capacitación, superándose tres veces lo programado como meta. Estas acciones permitieron la cobertura de 3,273 funcionarios para un total de 10.198 horas efectivas de capacitación. Las Divisiones con mayor participación en estas acciones fueron en su orden, la de Obras Públicas (1.201 servidores), la División Administrativa (809 funcionarios), la Administración Superior (600 personas capacitadas), la División de Transportes (549 funcionarios) y la División Marítimo Portuaria, junto con otras Instituciones pertenecientes al SUCADES, Consejos Adscritos y Municipalidades alcanzaron un total de 114 funcionarios capacitados.

El programa de capacitación se consolidó además mediante el apoyo interinstitucional resultante de la negociación de la Dirección de Capacitación del MOPT. Destaca también el esfuerzo realizado con las Direcciones de Planificación Sectorial y Puentes del MOPT para el proyecto de puentes con la Universidad Autónoma de Puebla.

Otros logros importantes alcanzados fueron la realización de 65 talleres sobre el Código de Ética Institucional con participación de 1.143 funcionarios tanto de sede central como regionales y se continuó con el desarrollo del taller: “Construyendo el MOPT que queremos: liderazgo estratégico y emocionalmente inteligente”.



Durante el periodo 3.273 funcionarios del MOPT fueron capacitados en distintas áreas

Donación de vehículos

La donación de vehículos que se encuentran en los distintos patios de la Policía de Tránsito es otra de las acciones en marcha en el MOPT. Hasta abril del 2015 el Departamento de Donación de Vehículos del MOPT, logró concretar la donación de 585 automóviles chatarra a distintas organizaciones de bienestar social, quienes podrán venderlos para generar recursos que les ayude a continuar con los programas de asistencia a las personas en vulnerabilidad social que atienden.

Los vehículos que actualmente están detenidos en los depósitos o delegaciones de tránsito de todo el país fueron decomisados con anterioridad al 28 de febrero del 2010 y nunca fueron reclamados por sus dueños.



Hasta abril anterior el MOPT donó 585 automóviles chatarra a distintas organizaciones de bienestar social

Dirección de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras

La Dirección de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras del MOPT (DSMC), mantiene el ornato y reforestación de los derechos de vía nacionales para compensar el impacto ambiental causado por la construcción de obras de interés público y los vehículos que se movilizan a diario por las carreteras.

En su vivero ubicado en Moravia, se producen anualmente miles de árboles y plantas ornamentales que luego son utilizadas en los proyectos desarrollados en las diferentes carreteras del país; muchas de estas especies son donadas a centros educativos y grupos organizados que realizan actividades de reforestación de carreras y otras áreas públicas.

Otra de las funciones de la DSEC es realizar los inventarios forestales requeridos por el MOPT y otras entidades en todo el país, requisito solicitado por el MINAE

para otorgar los permisos de corta o poda de árboles en los derechos de vía de las rutas nacionales. Durante el período 2014 se afectaron 50 visitas de inspección por trabajos del MOPT y CONAVI, 20 inspecciones por solicitudes de entes externos y 40 inventarios forestales.

Además, como parte de los planes de reforestación, la DSEC siembra miles de plantas y árboles en las rutas nacionales cada año, especies aptas para desarrollarse en carretera. En el periodo se reforestaron los derechos de vía en rutas hacia Cartago, Guanacaste, Alajuela, el sector del Museo de los Niños, Limón y Plaza González Víquez.

También se dio mantenimiento de poda a árboles sembrados en años anteriores, se realizó el trasplante y rescate de otras especies que se ubican en las inmediaciones de la rotonda de la Guacamaya,

sobre la carretera de Circunvalación, ya que debían ser eliminados por los trabajos que el CONAVI realiza en el ese sector.

Otras de las funciones de la DSEC es limpiar los diferentes lotes que están bajo la custodia del MOPT y colaborar con las labores de chapea y embellecimiento de otras dependencias del Ministerio, como es el plantel central, la Escuela de la Policía de Tránsito, el Taller Central, entre otros.

En promedio el vivero de la DSEC mantiene un inventario anual de 12 mil árboles y más de 20 mil plantas ornamentales, pues aquí se producen y mantienen las plantas y árboles que la DSEC utiliza en los proyectos que ejecuta en las distintas carreteras, así como los que se otorgan en donación.

Dirección Financiera

La Dirección Financiera del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) realizó durante en el 2014 pagos por medio de caja chica por un monto de ¢166.568.057 millones de colones, presentándose una disminución de ¢41.588.771 millones con respecto al año 2013, lo anterior gracias a la entrada en vigencia de varios convenios marco para la adquisición de bienes.

En el año 2014 el presupuesto del MOPT asignado fue de ¢96.641.104.630 representando un 13% más que el del año 2013, el cual fue de ¢84.150.044.463.

Durante el período se alcanzó una ejecución del 93%, es decir ¢275 mil millones de un total de ¢296 mil millones otorgados para el ejercicio económico del 2014.

Este porcentaje de ejecución se incrementa al 98% si se consideran los recursos comprometidos que totalizan ¢289.370 millones.

Dirección de Informática

Uno de los principales objetivos de la Dirección de Informática es desarrollar, mantener y actualizar la plataforma tecnológica del Ministerio. Durante el periodo se invirtieron ¢3.178.065.978 millones.

Entre las principales acciones que se desarrollaron se encuentran la ejecución del proyecto Waze que permitirá a la Policía de Tránsito mejorar los tiempos de atención de accidentes y congestionamientos viales. Además, se puso en marcha la primera etapa del correo en la nube, se concretaron 37 procesos de contratación para el ejercicio económico del 2016 y se dio mantenimiento a los 17 sistemas de información, entre otras acciones.

Se capacitó además a 172 funcionarios en los sistemas de información institucional, se implementaron cambios en el portal interno; se sustituyeron 900 equipos de cómputo, se brindó soporte tecnológico a las sedes regionales y se atendió la red de telecomunicaciones y de bases de datos institucionales. Se hizo entrega de más de 900 equipos, periféricos y afines, además de dar más de 500 servicios de mantenimiento preventivos de equipos de cómputo.

Auditoría General

La Auditoría General del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como parte del Sistema Integrado de Fiscalización y Control de la Hacienda Pública, es la responsable de velar por el adecuado uso de los fondos públicos que se le asignan cada año al MOPT.

Durante el periodo la Auditoría General elaboró un total de 74 estudios, segregados en distintas áreas que involucraron la emisión de recomendaciones para la Administración, además de 65 asesorías y advertencias, 968 legalizaciones de libros y la atención de 105 denuncias.

De esa labor surgieron 462 recomendaciones en informes de control interno y advertencias, tendientes a que la Administración advierta su riesgo, corrija los controles inadecuados, establezca eventuales responsabilidades, instaure nuevos controles y refuerce aquellos con los que cuenta, en procura de mejorar la respuesta del MOPT.

El monto invertido aproximado para atender estas tareas en el año 2014, ascendió a ¢1.052 millones de colones, incluyendo el rubro de salarios y sus componentes.



MEMORIA INSTITUCIONAL 2014 - 2015



Dirección de Relaciones Públicas del MOPT