



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

***Aporte del Sector Infraestructura y Transportes al  
Desarrollo Económico y Social  
2007***

***Enero 2008***

## INTRODUCCIÓN

*El objetivo del presente documento es proporcionar un breve resumen de los logros alcanzados por el sector infraestructura y transportes al cierre del año 2007; así como su aporte al desarrollo económico y social del país.*

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

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

*La ejecución de algunas obras de infraestructura será posible, gracias a la apertura por parte del Ministerio de Hacienda en la utilización de financiamiento a través de Organismos financieros Internacionales, como es el caso del Banco Centroamericano de Integración Económica, Banco de Reconstrucción de Alemania (KfW), entre otros, así como a la mayor disponibilidad de recursos de Presupuesto Nacional que se reflejarán en las acciones del año 2008*

## **1- FORMULACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO**

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

*Mediante el Decreto Ejecutivo N° 33151-MP, se crean los diferentes sectores que constituyen el Poder Ejecutivo con sus respectivas rectorías. Para el caso particular del sector transportes, la rectoría recae en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las instituciones que lo conforman son las siguientes:*

- ✓ Consejo Nacional de Concesiones,
- ✓ Consejo Nacional de Vialidad,
- ✓ Consejo Nacional Portuario,
- ✓ Consejo de Transporte Público,
- ✓ Consejo Técnico de Aviación Civil,
- ✓ Consejo de Seguridad Vial,
- ✓ Instituto Costarricense de Ferrocarriles,
- ✓ Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico,
- ✓ Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica,
- ✓ Instituto de Fomento y Asesoría Municipal,
- ✓ Instituto Costarricense de Turismo,
- ✓ Instituto Geográfico Nacional.

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

## **2- SITUACION Y LOGROS DE LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE**

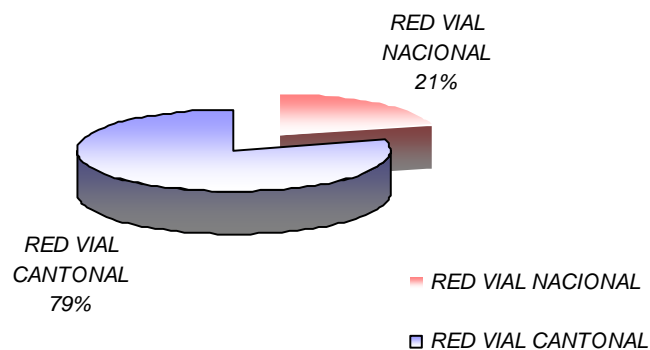
### **2.1 INFRAESTRUCTURA VIAL**

*Costa Rica a nivel centroamericano es el país con la mayor extensión de la red vial, lo que le permite a sus habitantes movilizarse a diversos puntos del territorio nacional en forma ágil y oportuna. A nivel de algunos países Latinoamericanos (México, Chile, Uruguay,*

Venezuela, Colombia, Argentina y países Centroamericanos) Costa Rica muestra los índices más altos en extensión de la red vial por cada 1000 habitantes (8.15) y por kilómetro cuadrado de superficie (0.70); esta situación evidencia los esfuerzos que ha realizado el país en el campo de infraestructura vial.

De acuerdo con las cifras anteriores, la red vial costarricense ha crecido considerablemente y está constituida por alrededor de 36.636.9 kilómetros<sup>1</sup> de carreteras y caminos, de los cuales 7.622.9 kilómetros corresponden a la red vial nacional, competencia del Consejo Nacional de Vialidad (21% de la red total) y se agrupan en caminos de asfalto y concreto 63%, y lastre y tierra 37%.

Los restantes 29.014.0 kilómetros constituyen la red vial cantonal, que representa el 79% de la red total del país, de la cual el 15% se encuentra asfaltada y 85% en lastre. Es importante comentar que gran parte de esta red vial, proporciona el acceso a importantes zonas productivas del país.



En la década anterior a los años ochentas el Ministerio de Obras públicas y Transportes realizó importantes proyectos de inversión, mediante los cuales logró mantener una amplia red vial. No obstante, la crisis económica de la década de los años ochentas, caracterizada por una acelerada tasa de devaluación, constituyó un factor importante para que el país limitara el endeudamiento externo, restringiendo así la principal fuente de financiamiento utilizada en importantes obras de infraestructura vial, las cuales, en la mayoría de los casos resultan ser muy onerosas.

### 2.1.1 CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), fue creado mediante Ley 7798 de mayo de

<sup>1</sup> Información a diciembre de 2006.

1998, con el propósito de agilizar los trámites de contratación y lograr mayor independencia presupuestaria para recuperar el estado de la red vial nacional y tener mayor flexibilidad en la gestión vial del país.

El estado de los caminos de la red vial nacional del país a diciembre de 2006 es el siguiente:

**RED VIAL NACIONAL**

-cifras en kilómetros-

<i>Estado</i>	<i>Caminos Pavimento</i>	<i>Caminos Lastre y Tierra</i>	<i>Total</i>
<i>Bueno</i>	<i>1.272.1</i>	<i>51.6</i>	<i>1.323.7</i>
<i>Regular</i>	<i>2.188.4</i>	<i>1795.5</i>	<i>3.983.9</i>
<i>Malo</i>	<i>1.371.4</i>	<i>944.0</i>	<i>2.315.4</i>
<b>TOTAL</b>	<b>4.831.9</b>	<b>2.791.1</b>	<b>7.623.0</b>

De la información anterior se observa que el 63% de la red vial nacional corresponde a caminos pavimentados, de los cuales apenas un 26.3% se encuentra en buenas condiciones (una carretera que no presenta deformaciones ni fisuras) y alrededor del 50% presenta un estado regular.

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

En el año 2007 estaban en ejecución los contratos de conservación vial (mantenimiento rutinario y periódico <sup>2</sup>) en veintidós zonas del país, orientados a mejorar los niveles de servicio de las principales rutas, con el propósito de disminuir los costos de transporte, así como proporcionar un incremento de la fuerza laboral en las diferentes zonas, generando por consiguiente una mejoría en la calidad de vida de sus habitantes.

En ese año se atendieron 5.161.23 kilómetros., con una inversión de 44.334.97 millones, de los cuales 4.500 km. correspondieron a la atención de la red asfaltada (inversión de 41.739.95 millones de colones) y 661.23 km. a la red en lastre (2.595.02 millones de

<sup>2</sup> **Mantenimiento rutinario:** Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías, incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

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

colones). En relación con la red en lastre, se incluyeron obras en la Región Brunca, Chorotega, Pacífico Central, Huétar Norte, Central y Atlántica

Por otra parte, en el área de construcción vial se logró intervenir 238.83 km. con una inversión de 11.009.61 millones de colones. Dentro de esta obras cabe destacar la conclusión de los siguientes proyectos: Los Chiles – Las Tablillas, Interamericana – Guacimal – Santa Elena – Monte Verde, Tenorio – Upala, Barrio González Truque y diversas obras en San José, Puriscal, Cartago, Cañas, Carrillo, Santa Cruz, Puntarenas, Esparza, Montes de Oro y Limón. Asimismo, continúan en ejecución para el 2008: Palmichal – Chirracá (65% de avance), Puerto Carrillo – Estrada – Lajas (27% avance), Sifón – La Abundancia (32.5% avance) y Veintisiete de abril – paraíso (6% de avance).



Por su parte, en la construcción y reconstrucción de puentes se realizó una inversión de 1.389.61 millones, donde destaca la construcción de los siguientes puentes: Río Peñas Blancas, Quebrada El Ceibo, Quebrada La Patriota (Upala), Río Sahino (Pital de San Carlos), Río Blanco (Alegria de Siquirres), Quebrada Las Gatas (Arenal), Río Nandayure (Carmona Guanacaste), Río Cañas (Libano Tilarán), Quebrada Naranjos Agrios (Tilarán), Río Las Vueltas (Parrita). Adicionalmente, se construyeron cuatro puentes peatonales: Cima San José, Villas de Ayarco, Hacienda Vieja y Los Geranios, en los cuales se realizó una inversión de 318.4 millones. Actualmente, se encuentra suspendida la construcción del puente peatonal de Multiplaza debido a problemas en los accesos.

En relación con pasos a desnivel, la administración se planteó para el período de los cuatro años la construcción de 3 pasos a desnivel, correspondiendo al año 2007 concluir el paso a desnivel San Sebastián, en el cual se avanzó un 95% con una inversión de 1.399.3 millones de colones.

En cuanto a la construcción de las radiales, se tenía proyectado construir tres en el 2007,

sin embargo, la Institución realizó esfuerzos importantes e inicio cinco proyectos, de los cuales al cierre de 2007 se encuentran en ejecución las siguientes radiales: Paraíso - Cartago (avance 50%), San Vicente de Moravia – San Isidro de Coronado (avance 23%), San Francisco – La Colina (avance 18%) y Zapote – San Francisco (avance 11%). Adicionalmente, se encuentra para enviar a la Contraloría el contrato del proyecto Librería Universal – Ministerio de Agricultura y Ganadería.



Finalmente, es importante comentar que en el año 2007 esa Institución negoció una línea de crédito con el Banco Centroamericano de Integración Económica, con el propósito de iniciar la ejecución de proyectos muy onerosos, tales como: reconstrucción de la ruta Interamericana Norte (proyecto estratégico para el desarrollo turístico y la competitividad del país), construcción de las radiales: Universal – La Salle, Cartago – Paraíso, San Francisco - La Colina, Zapote - San Francisco, Moravia – Coronado y Río Segundo – San Francisco de Heredia. Estas últimas obras proporcionarán un mayor descongestionamiento vial en la Gran Área Metropolitana.

### 2.1.2 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES

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

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

<b>PROYECTO</b>	<b>COSTO 1/</b>
<i>San José – San Ramón</i>	<i>270.0</i>
<i>San José – Caldera</i>	<i>230.0</i>
<i>San José – Cartago</i>	<i>85.0</i>

*1/ millones de dólares.*

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

*Al cierre de 2007 este proyecto se encontraba en la etapa de transición, estipulada en el contrato, mediante la cual las partes deben cumplir a cabalidad las condiciones precedentes para la orden de inicio. Seguidamente se detalla el avance del proyecto:*

- ✓ El plazo de la etapa de transición se encuentra suspendido con el propósito de: alcanzar la mayor parte de la liberación de derechos de vía, de tal forma que no se ponga en riesgo la suspensión de las obras, por otro lado, se encuentra en negociación un adendum con dos objetivos: asegurar la bancabilidad del proyecto e incorporar inversiones adicionales, dado el tiempo transcurrido desde que se adjudicó el proyecto.*
- ✓ La Administración está culminando el proceso de adquisición y recuperación del derecho de vía, así como las negociaciones con las entidades públicas respecto a la reubicación de los servicios públicos no contemplados en el contrato de concesión. Cabe mencionar, que para agilizar este proceso se conformó un equipo de trabajo interdisciplinario.*
- ✓ Se está trabajando en una metodología para el cálculo del posible monto a reconocer al concesionario por el incremento extraordinario de los materiales e insumos indispensables para la construcción.*
- ✓ El proyecto requirió la revisión de los diseños definidos por la Administración para la ampliación de la Radial Santa Ana-San Antonio, en virtud de que los mismos no cumplieran con las condiciones de capacidad y funcionalidad requeridas, conforme las condiciones actuales de demanda de esa vía radial, razón por la cual las partes se encuentran negociando la incorporación de esas obras adicionales al contrato de concesión, para lo cual la Administración deberá acordar con el Concesionario los diseños de las obras adicionales, los presupuestos asociados a esas obras y el mecanismo de compensación de esas inversiones adicionales. Este aspecto también es de relevancia en el proceso de negociación que lleva a cabo el Concesionario con las entidades financieras, por cuanto para los bancos es indispensable tener claridad y seguridad de las inversiones totales que deben ser financiadas.*

En lo que respecta a la concesión de San José – Caldera, el proyecto tiene orden de inicio a partir de enero de 2008, y se espera que esté concluido en el año 2010. Este proyecto esta conformado por tres secciones y tendrá un costo de \$230.0 millones:

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

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

Sección III: Orotina – Caldera, longitud 25 km.

Finalmente, la concesión San José – Cartago, cuenta con el diseño referencial, y se iniciará el cartel de licitación en el año 2008.

### 2.1.3 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

#### **Proyecto Costanera Sur**

Este programa consiste en rehabilitar y construir, con fondos del contrato de préstamo N° 1605, suscrito entre el Gobierno de Costa Rica y el BCIE, las obras faltantes de carreteras y puentes para completar el Complejo Vial Costanera Sur son:

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

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

El avance de las obras es el siguiente:

- ✓ Conclusión de la sección Interamericana Caldera.
- ✓ El diseño y construcción de los puentes Parrita, Paquita y Naranjo fue adjudicado a la empresa CODOCSA – Santa Fe. Al cierre de 2007 mostraban un avance físico promedio del 15%.

- ✓ *Construcción de Drenajes y Terraplenes en la Carretera Costanera Sur, Ruta Nacional N° 34, Sección: Quepos – Savegre – Baru, FASE I (LPI-02-2005), que contempla la construcción de las obras de drenaje, terracería y protección de toda la carretera, mostró un avance aproximado de 36.5 Km.*
- ✓ *Construcción de la Estructura de Pavimento de la Carretera Costanera Sur, Ruta Nacional N° 34, Sección: Quepos – Savegre – Baru, FASE II (2007-LI-00003-33400), que consiste en el asfaltado de la carretera, se recibieron ofertas el 26 de noviembre de 2007, y al cierre de ese año se encontraban en análisis para la recomendación de adjudicación.*
- ✓ *Diseño y Construcción de Puentes sobre los Ríos Portalón y Matapalo y construcción de los Accesos (CD-5918-2005). Este Proyecto consiste en la construcción de los puentes sobre los ríos Portalón y Matapalo, con longitudes de 90 m y 60 m respectivamente. Para el caso del Puente Portalón se dio orden de inicio a la Fase II el 7 de Mayo del 2007 y el Matapalo el 1 de Agosto de 2007 (30% avance)*
- ✓ *Diseño y Construcción de Puentes sobre los Ríos Hatillo Nuevo y Hatillo Viejo y Construcción de los Accesos (CD-5917-2005). Este Proyecto consiste en la construcción de los puentes sobre los ríos Hatillo Nuevo y Hatillo Viejo, con longitudes de 120 m y 90 m respectivamente. Se realizó el Finiquito de la Fase I “Diseño”, aprobándose la Orden de Modificación No. 1 y Final.*
- ✓ *Ampliación y Mantenimiento del Puente sobre el Río Savegre, Carretera Costanera Sur, Ruta Nacional No. 34, LPI-002-2007. Actualmente se cuenta con una estructura de concreto, limitada a una sola vía, por lo que se pretende realizar la ampliación del puente para garantizar el adecuado flujo vehicular en ambas direcciones simultáneamente. No obstante, esta obra no representa una condición de emergencia y por tanto no se le ha dado prioridad en la programación de los procesos realizados. Al cierre de 2007 se habían recibido las ofertas y se estaba en el proceso de valoración financiera, para proceder con la adjudicación correspondiente.*

*De lo expuesto anteriormente, cabe comentar que la meta programada para el año 2007 era avanzar en 21.5 km. de la subbase del tramo carretero de Quepos - Savegre y la construcción del puente Matapalo; sin embargo, la Unidad Ejecutora del proyecto logró avanzar más allá de lo propuesto, principalmente en la ejecución de los puentes y parte de la carretera.*

### **División de Obras Públicas**

*Este Ministerio por medio de la División de Obras Públicas es el encargado de la atención de la Red Vial Cantonal, red que a pesar de su gran importancia, no ha recibido suficiente*

*mantenimiento y las obras de rehabilitación no se realizaron en forma oportuna.*

*A inicios del año 2004 apenas alrededor del 5,0% de la red vial cantonal se encontraba en condición de excelente y buena, 34,0% regular y el 61,0% en condición de mala y muy mala. Esta situación se podría atribuir, entre otros factores, a la insuficiencia de recursos financieros para hacerle frente a las actividades de conservación y mantenimiento, así como a la poca participación de los miembros de las comunidades en las actividades que por ley les han sido encomendadas (ausencia de “cultura de conservación”).*

*Para los años 2002-2003 las Municipalidades contaron con nuevos recursos para mantenimiento y conservación de la Red Vial Cantonal, según lo estipulado en la Ley N° 8114 de “Simplificación y Eficiencias Tributarias”; no obstante, por diversas circunstancias las Municipalidades no han logrado una ejecución de la totalidad de los recursos asignados.*

*Al cierre del año 2007 este Ministerio, invirtió alrededor de ¢8.623.7 millones en la rehabilitación y mantenimiento de 2.590.6 kilómetros de vías y 571.35 metros de puentes de la Red Vial Cantonal. Las regiones más beneficiadas fueron Macroregión de Guanacaste, Limón, Cartago y Central, entre otras, en las cuales se mejoró la calidad de vida de los habitantes.*

### **Proyecto MOPT-KFW**

*En el Programa de Rehabilitación y Mantenimiento de la Red Vial Cantonal con recursos provenientes del Banco de Reconstrucción de Alemania (KFW), cuyos objetivos están orientados a la rehabilitación de al menos 1100 Km. de caminos vecinales en las comunidades de mayor pobreza del país, así como a proveer asesoría y capacitación para los nuevos procesos de gestión vial cantonal, se relastrearon 107.0 km. en los cantones de San Carlos (8 km.), Nicoya (5.3 km.), Santa Cruz (18.1 km.), Buenos Aires (15.1 km.), Los Chiles (14.9 km.), Pococí (14.3 km.), Sarapiquí (14.7 km.), Pérez Zeledón (3.0 km.) y Turrialba (13.6 km.). Asimismo, cabe indicar que están en ejecución 225.5 km. los cuales presentan un avance promedio del 30% y una parte importante de ellos cuentan con sus sistemas de drenaje concluidos. Por otra parte, hay 177.2 km. de caminos con orden de inicio.*



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



Finalmente, dentro de este mismo programa se han conformado 235 Comités de Caminos (a nivel de todos los cantones incluidos en el programa), que constituyen parte de la metodología de “Conservación Vial Participativa”, bajo la cual se estructuró este programa, el cual estará incidiendo positivamente en las áreas rurales del país, en el mejoramiento de la capacidad de gestión vial municipal y en la consolidación de los espacios de participación para la sociedad civil. Asimismo, se logró capacitar 1340 personas a nivel nacional, beneficiándose diferentes comunidades en las áreas técnicas orientadas a la rehabilitación de los caminos.

## 2.2 **SEGURIDAD VIAL**

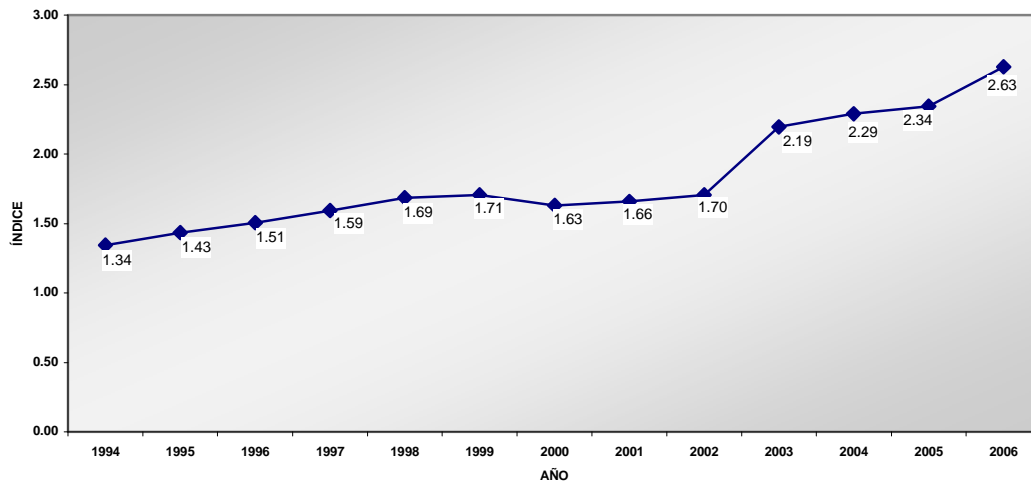
### 2.2.1 **CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL**

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

Relacionado con este indicador, cabe comentar que el movimiento de la flota vehicular a través de los años ha mostrado ser consistente con un crecimiento sostenido durante la última década, modificando la densidad de vehículos por kilómetro de carretera existente, por lo que actualmente la exposición al riesgo de un accidente producto de la interacción de éstos con la población es mucho mayor. Para el año 2006 se notó un crecimiento

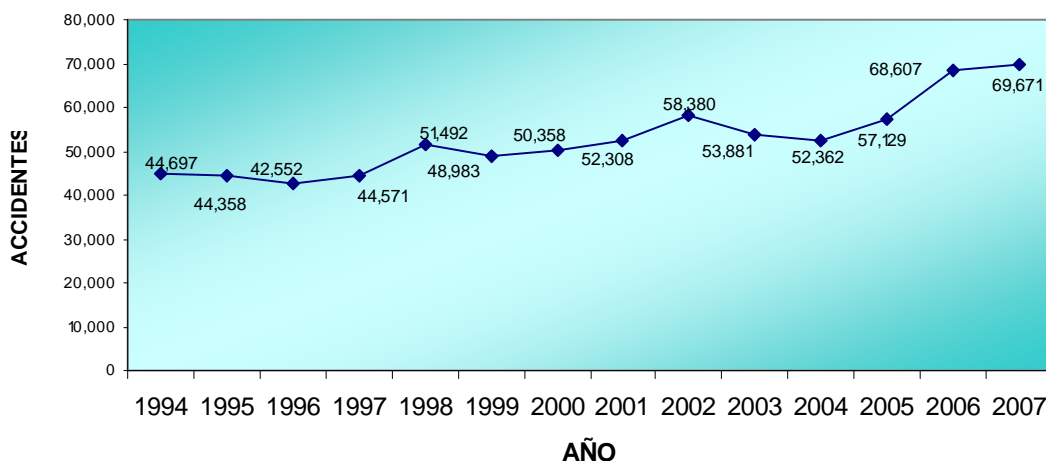
*mucho más marcado, razón por la cual es de esperar que si no se toman las medidas preventivas adecuadas los accidentes de tránsito serán más frecuentes.*

INDICE DE MOTORIZACIÓN ( VEHÍCULOS X 10 HABITANTES). COSTA RICA 1994-2006



*Por su parte, en el año 2007 la tendencia de los accidentes de tránsito fue creciente, representando un 1.5% con respecto al año 2006, como se muestra en el gráfico siguiente:*

SERIE HISTORICA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.  
COSTA RICA 1994-2007

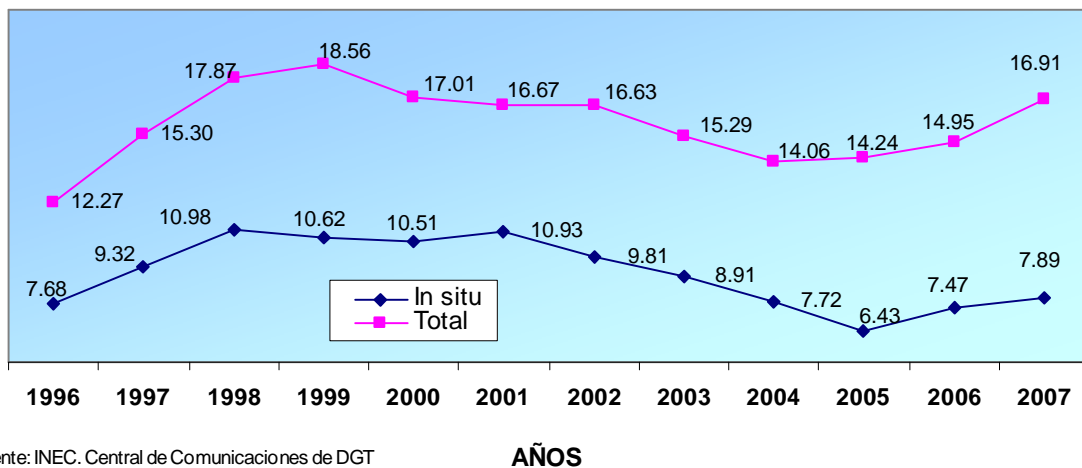


*Como consecuencia de los accidentes de tránsito, las personas han sufrido lesiones y dentro de éstas las de mayor impacto son las graves o fatales; en el año 2007 se registró un*

35% más de personas heridas que en el año 2004.

Por otra parte, las muertes por accidentes de tránsito constituyen la primera causa de muerte violenta en Costa Rica, es por ello que se debe considerar como un indicador clave de las acciones desarrolladas para mejorar la seguridad vial. En los seis años anteriores al 2006, se logró mantener una tendencia de reducción de la mortalidad, tanto en el sitio como total, producto de las acciones de los diferentes ejes de intervención. No obstante lo anterior, a partir de ese año se comienza a marcar una nueva tendencia, esta vez de incremento en la mortalidad tanto en el sitio como en la total. El gráfico siguiente muestra que durante el período 2000-2004 se registró una disminución sostenida en la tasa de mortalidad total, cada vez menos habitantes fallecieron por cada 100 mil habitantes; sin embargo, la tendencia cambió en los años posteriores al 2004, llegando al 2006 a casi 15 muertes por cada 100 mil habitantes (un muerto mas por cada 100 mil respecto al año 2005) y cerrando en el 2007 con una diferencia mayor a 2. Lo anterior evidencia que las medidas aplicadas en materia de prevención están dejando de tener el efecto esperado.

TASA DE MORTALIDAD TOTAL Y EN SITIO POR 100 MIL HABITANTES. COSTA RICA  
1996-2007



Fuente: INEC. Central de Comunicaciones de DGT

En relación con los accidentes viales es importante mencionar que éstos constituyen uno de los problemas más graves del sistema de transporte del país, sus causas son fundamentalmente de carácter humano (falso adelantamiento, no guardar distancia, no respetar señales, exceso de velocidad y ebriedad, entre otros). El control para reducir su incidencia, debe darse en forma conjunta, entre legislación, vigilancia y represión.

Por otra parte, dentro de la acción estratégica **“Reordenar el transporte público del Área Metropolitana de San José, reorganizando y poniendo en marcha cuatro sectores: San José - Pavas, Central, San José - San Pedro y Escazú”**, el COSEVI estableció como meta la **“Implementación del Sistema Automatizado de Semáforos”**, mediante el cual se ajustarán los tiempos de los semáforos en forma automática o manual de acuerdo con las

*variaciones de los volúmenes vehiculares en cada momento del día, tratando de brindar a los usuarios de las vías una circulación ágil y cómoda, capaz de minimizar costos en términos de demoras, accidentes, combustible y contaminación, entre otros.*



*Paralelo a lo anterior, en relación con la acción institucional “Estrategias de comunicación y mercadeo social, orientadas a la prevención de accidentes de tránsito y víctimas”, el COSEVI realizó durante el año 2007 una repauta de campaña masiva con el propósito de trabajar en forma directa con los usuarios del sistema de tránsito, mediante la promoción en el punto de venta (POP) en carreteras, para lo cual se coordinó el trabajo con la Caja Costarricense del Seguro Social y la Dirección General de la Policía de Tránsito del MOPT. Las rutas seleccionadas para el desarrollo de esta estrategia de intervención fueron las siguientes:*

- ✓ *Carretera a Limón: Tobogán, entrada a Río Frío, entrada a Guápiles.*
- ✓ *Ruta hacia Guanacaste: Antiguo Yaoham, en el Peaje Saret, altura de San Ramón, entrada principal a las ciudades de Puntarenas, Cañas y Liberia.*
- ✓ *Ruta hacia la zona sur: Peaje Florencio del Castillo y entrada a San Isidro de El General.*
- ✓ *Próspero Fernández: Peaje Próspero Fernández.*
- ✓ *Carretera a Jaco: Entrada a Orotina.*
- ✓ *Frente al Hospital de Ciudad Neily.*
- ✓ *Circunvalación, frente al Megasuper*

*Las diferentes actividades fueron cubiertas por los medios de comunicación en la modalidad de “publicity” (espacio de colaboración social que brindan los medios de comunicación). La repauta de campaña denominada “Consecuencias del Tránsito”, estuvo al aire del 1 al 26 de diciembre del 2007 en radio, televisión y prensa escrita, así como en emisoras y televisoras rurales ubicadas en zonas como Guanacaste, Limón, Pérez*

*Zeledón, Río Claro, Turrialba, San Carlos, Puntarenas, Guápiles, Upala y Santa Clara, entre otros; ésta estuvo dirigida a concienciar a los usuarios de la vía sobre hábitos seguros de desempeño.*

*En relación con la meta de “Actividades de promoción”, al cierre del año 2007 ésta presentó un avance físico superior a lo programado, dado que se realizaron ocho actividades de promoción (programadas seis). Las actividades desarrolladas fueron las siguientes:*

- ✓ *Feria de la Salud Hospital México: se resaltó el tema de que el alcohol y el uso de otras drogas no son compatibles con una conducción segura en las vías.*
- ✓ *Feria de la Salud Universidad de Costa Rica: enfocada a factores de riesgo en jóvenes: Alcohol, Drogas y Conducción, Los peligros de la velocidad y el uso del cinturón de seguridad.*
- ✓ *Semana de Seguridad Vial Empresa Gallito: La misma se desarrolló dado el interés de la empresa Gallito, para la realización de una Semana de Seguridad Vial interna, por medio de su Departamento de Salud Ocupacional.*
- ✓ *Actividades en Centros Educativos: Apoyando la iniciativa de los centros educativos sobre la realización de actividades de prevención se coordinó con el Centro Educativo Saint Clare, Escuela Virgen María del Milagro y el Centro Angloamericano.*
- ✓ *Feria de la Salud en Intel: Se trabajó con los funcionarios de INTEL en la semana del 21 al 25 de setiembre del 2007, en la cual se expusieron temas de seguridad vial.*
- ✓ *Feria de la Salud en DHL: Se coordinó con el Departamento de Salud Ocupacional de la empresa, en donde se realizó una presentación a todo el personal y se entregó material educativo y preventivo.*
- ✓ *Feria de la Semana de Seguridad, Salud y del Ambiente en Havells Sylvania Costa Rica S.A; se trabajó en los temas de velocidad, alcohol y conducción como parte de los programas preventivos que tiene la empresa.*
- ✓ *Actividades de Promoción de Fin de Año con participación de otras instituciones relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito.*

*Por otra parte, con respecto a la dotación de dispositivos sonoros a los sistemas de semáforos de la Ciudad de San José, para mejorar la seguridad de las personas con capacidad disminuida en apego a la Ley 7600, se logró colocar 45 dispositivos en San José, Tibás, Alajuela, Pérez Zeledón, Guadalupe y Desamparados.*

*Finalmente, en el mes de julio del año 2007 se trasladó el Departamento de Licencias, ubicado en Plaza González Víquez, al edificio ubicado dentro de las instalaciones del Consejo de Seguridad Vial en la Uruca.*

## 2.2.2 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la acción estratégica N° 7 “ Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pase de 14.2 a 12.1 por cada 100.000 habitantes”, estableció una serie de acciones con el objetivo de contribuir con la disminución de esa tasa, siendo los operativos de vigilancia y control, una de las actividades que se desarrolla diariamente, con el fin de contribuir con la seguridad vial del país. Al cierre del año 2007 se realizaron 16.571 operativos, distribuidos de la siguiente forma:

### DIRECCIÓN GENERAL DE LA POLICÍA DE TRÁNSITO

DEPARTAMENTO PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO

OPERATIVOS EJECUTADOS

2007

N°	Tipos de Operativos (Controles de...)	Regional Central	Regional Huétar Norte	Regional Pacífico Central	Regional Chorotega	Regional Atlántica	Regional Brunca	Unidad Control de Emisiones	TOTALES
1	Cisternas	181	130	138	72	74	25	0	620
2	Vehículos Pesados	580	358	566	261	685	82	0	2,532
3	Vehículos Oficiales	338	202	403	95	231	45	0	1,314
4	Bicicletas	319	152	345	43	274	12	0	1,145
5	Taxis	318	149	158	113	206	10	0	954
6	Documentación	1,343	822	1,050	487	542	45	90	4,379
7	Portación de Placas	308	275	402	137	120	3	0	1,245
8	Uso del Teléfono Celular	549	273	396	108	110	10	5	1,451
9	Conductores no inscritos	158	131	145	29	17	4	6	490
10	Revisión Técnica	729	220	487	559	311	52	83	2,441
<b>TOTALES</b>		<b>4,823</b>	<b>2,712</b>	<b>4,090</b>	<b>1,904</b>	<b>2,570</b>	<b>288</b>	<b>184</b>	<b>16,571</b>

FUENTE: Informes semanales y mensual de las Regionales de Tránsito de la DGPT.

Según se puede observar alrededor del 60% de los operativos se concentró en control de documentos, vehículos pesados y revisión técnica a nivel de las seis regiones del país. Asimismo, las principales regiones donde se realizó el mayor número de operativos fueron la Metropolitana, Pacífico Central y Huétar Norte.

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

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

Por otra parte, es importante comentar que la Policía de Tránsito implementó otra modalidad de operativos, tales como:

- ✓ “Vigilancia Activa”, que consiste en la rotación constante de patrullas y motocicletas en trayectos definidos de la red vial con el propósito de detectar comportamientos indebidos en los conductores, previniendo de esta manera la ocurrencia de accidentes de tránsito.
- ✓ “Operativos de control dirigidos”, que son aquellos que se organizan específicamente para controlar determinado tipo de conductores, los cuales son considerados de alto riesgo, entre éstos se pueden citar: conductores en estado de ebriedad, temerarios y los de autobuses.
- ✓ “Horarios de trabajo segmentados”, que son aquellos en los cuales se concentra la mayor densidad de vehículos, generalmente en las horas pico y en los cuales se destaca la mayoría de oficiales de tránsito.

En relación con la demarcación, al cierre del año 2007 el MOPT realizó demarcación horizontal en 417.1 km., cumpliendo en un 76% la meta formulada en la Matriz Anual de Programación Institucional (550 km.). Lo anterior, se debió a la falta de recurso humano para cumplir con la demanda de señalamiento horizontal que requiere el área Metropolitana y el resto del país. Para el primer trimestre del año por la urgencias de algunos trabajos fue necesario contar con el personal de otras direcciones del MOPT, para realizar los trabajos en la Ruta #10, por otra parte, en el último trimestre del año se presentaron fenómenos naturales en todo el país que impidieron que se realizara la demarcación, dado que si la carpeta asfáltica está muy húmeda no se adhiere la pintura. En este año se demarcó un total de 217.81Km distribuidos 126.02 Km en San José, 9.43 Km Heredia, 75.08 Km Cartago, y 7.2 Km Alajuela; los kilómetros restantes fueron realizados por el Departamento de Regionales.

Por su parte, se colocaron 5790 señales, superándose la meta propuesta (5200 señales) en un 11.35%. Se realizaron proyectos específicos como el señalamiento de la Ruta # 10, restauración del señalamiento del centro de San José, Radiales y Señalamiento Informativo (convenio MOPT - ICT). La demanda de señalamiento vertical es muy alta, debido entre otras razones al vandalismo y al deterioro normal. De la totalidad de las señales colocadas, 3079 se distribuyeron de la siguiente forma: 1776 en San José, 403 Heredia, 555 Cartago, 216 Alajuela, 97 Guanacaste, y 32 señales en Limón, la diferencia con respecto al total fueron colocadas por el departamento de Regionales ( 2711 señales), distribuidas en 48 % en San Ramón, 22% San Carlos, 15% Liberia, 11 % Puntarenas y 4 % Pérez Zeledón.

Finalmente, en relación con los sistemas de semáforos instalados, se logró colocar trece semáforos nuevos distribuidos en Heredia, Alajuela , San José y Limón y se repararon 6198 durante el año.

### 2.2.3 CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

En relación con la acción estratégica “Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pase de 14,2 a 12,1 por cada 100.000 habitantes”, el CONAVI se propuso dos metas institucionales en el año 2007: construcción de seis puentes peatonales y demarcación de 2000 kilómetros. En relación con la meta construir seis puentes peatonales, se concluyeron cuatro de ellos: Los Geranios, Hacienda Vieja, Villas de Ayarco y Hospital Cima. Adicionalmente, por problemas en los accesos se encuentra suspendido el puente del Centro Comercial Multiplaza.

Por su parte, en relación con los kilómetros demarcados se realizaron 88 kilómetros con una inversión de 483 millones de colones. El atraso en la licitación para contratar la demarcación en carreteras impidió el cumplimiento de esta meta, de ahí que al tercer trimestre se preparó un concurso para cubrir aproximadamente 850 km. de rutas nacionales y procurar un cumplimiento del 50%. Actualmente el contrato se encuentra en proceso de refrendo en la Contraloría General de la República, por lo que se espera proceder con la demarcación en el primer trimestre del 2008..

## 3. INFRAESTRUCTURA AEREA

### 3.1 DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL

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

Actualmente operan un total de 19 aerolíneas internacionales ofreciendo servicios itinerados, seis son estadounidenses (American Airlines, Continental Airlines, Delta Airlines, Us Airways, Frontier y Spirit Air) y recientemente lo hicieron las europeas First Choice, Air Comet y Air Caraibes. Durante el año 2007 los servicios charter fueron ofrecidos por ocho aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós y ocho compañías en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Para el año 2007, la cantidad de vuelos semanales se incrementó en un 19% con respecto al año anterior; no obstante, es importante destacar que para ambos años se mantiene la misma cantidad de aerolíneas internacionales sirviendo en ambos aeropuertos (19), sin embargo, lo que hace la diferencia en el incremento porcentual registrado es, en definitiva, el aumento en las frecuencias solicitadas por las diferentes compañías.

En el año 2006 el mercado global alcanzó los 3.4 millones de pasajeros, de los cuales 1.9 millones correspondieron al tráfico movilizad o entre Costa Rica y los Estados Unidos, incrementando su participación en un 56%, lo que evidencia que este mercado está en

crecimiento. Para el año 2008, se espera que el mercado total alcance la cifra de 4 millones de pasajeros.

El desarrollo de la actividad aérea del país se realiza en tres aeropuertos principalmente: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Aeropuerto Daniel Oduber Quirós y Aeropuerto Tobías Bolaños.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, se encuentra operando bajo el esquema de contrato de gestión interesada por 20 años desde mayo del 2001. Actualmente, se han realizado inversiones cercanas a los \$80 millones, entre las cuales destacan: Recarpeteo total de la pista, nuevas salas de abordaje al este del aeropuerto, nueva Torre de Control, bahía de espera en la pista 07, nueva terminal y rehabilitación de rampas.

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

Por otra parte, es importante indicar que para los próximos años la Dirección General de Aviación Civil, incorporó dentro del Plan Nacional de Desarrollo acciones estratégicas orientadas a incrementar el desarrollo del turismo y la economía del país, además de coadyuvar en el mejoramiento del nivel de empleo en las zonas donde se ubican los aeropuertos internacionales y locales, obras que proporcionarán mayor seguridad operacional aeronáutica y mejor calidad de la gestión institucional.

La acción estratégica incorporada en el Plan: **“Construir, ampliar o modernizar 24 aeródromos internacionales y locales, incluyendo los aeropuertos Tobías Bolaños, Zona Sur y Limón”**, contemplaba como meta la intervención de seis aeródromos cada año. Para el año 2007 los proyectos incorporados fueron los siguientes:

#### **1. LP 02-2005. Línea 1. Mejoramiento del Aeródromo del Bataan.**

Eliminar todo el material de la carpeta de rodamiento a una profundidad máxima de 2.5 cm. Colocación y conformación de material de base graduación de acuerdo al CR-77 y planos constructivos del proyecto, colocación de una carpeta asfáltica de 0.05 metros de acuerdo a los planos constructivos, limpieza de canales a ambos lados de la pista para una adecuada evacuación pluvial del Aeródromo, conformación de franjas de pista, suministro de maquinaria y colocación de pintura de pista como indica los planos constructivos, suministrar y colocar material de préstamo en las franjas de la pista y suministrar y

*colocar tubería Rib-Loc o similar aprobado (900mm). Plazo 10 días, Ejecutado del 16 al 25 de octubre 2007.*

**2. LP 02-2005. Línea 2. Mejoramiento del Aeródromo de Barra del Colorado.**

*Colocación de una base toba cemento con un espesor indicado en planos constructivos, conformación de franja de pista, suministrar y colocar material de préstamo en las franjas de pista, colocación de un pavimento de concreto hidráulico de 15 cm. de espesor a todo lo largo y ancho de la pista y suministro de maquinaria y colocación de pintura de pista como indican los planos constructivos. Plazo 120 días, fecha de inicio 08 de octubre 2007, fecha de conclusión 05 de febrero 2008. Avance del proyecto 60%.*

**3. 2007LA-000005-99999 Construcción de Anexo Torre Centro de Control Radar, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós**

*Construir un anexo a la Torre de Control con un área de 62.67 m<sup>2</sup> aproximadamente para ubicar las consolas del Centro de Control Radar; que incluye un área de descanso, un área de cocineta, servicio sanitario y el acondicionamiento del cuarto de equipos. Plazo 51 días, Ejecutado del 05 de noviembre al 26 de diciembre 2007.*

**4. LP 01-2005. Línea 1. Ampliación de Pista y Ampliación de Plataforma Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma (A.I.T.B.P).**

*Ampliación de Plataforma número 1: Colocación de una base toba cemento y de un pavimento de concreto hidráulico de 20 cm. de espesor, suministro de maquinaria y colocación de pintura de pista como se indica en planos, suministro y colocación de los tubos indicados y todos sus sistemas pluvial, canal, cabezales, pozos entre otras. Ampliación de Plataforma número 2: Colocación de material de sub-base, de material de base y carpeta asfáltica con espesores indicados en planos, suministro de maquinaria y colocación de pintura de pista como indica los planos constructivos, ampliación de Pista, colocación de material de préstamo, de material de sub-base, de material de base y de carpeta asfáltica con espesores indicado en los planos constructivos, suministro de maquinaria y colocación de pintura de pista como indica los planos constructivos y suministro y colocación de luces de pista. Plazo 78 días, del 13 de noviembre del 2006 al 30 de enero del 2007.*

**5. LP 01-2005. Línea 2. Construcción de plataforma de Prueba de Motores A.I.T.B.P.**

*Colocación de una sub-base toba cemento con un espesor indicado en los planos constructivos, colocación de un pavimento de concreto hidráulico de 20 cm. de espesor en la plataforma a construir, suministro de maquinaria y colocación de pintura de pista como indican los planos constructivos, suministro y colocación de los tubos indicados y todo su sistema pluvial indicado en planos constructivos (canal, cabezales, entre otras). Plazo 78 días, del 13 de noviembre del 2006 al 30 de enero del 2007.*

**6. LP 03-2005. Ampliación y remodelación de la Terminal I Etapa A.I.T.B.P.**

*Ampliar la Terminal de Pasajeros aproximadamente 1,115m<sup>2</sup>. El trabajo comprende la demolición de paredes para abrir espacios, mejorar las instalaciones de servicios sanitarios existentes, ampliar las salas de espera, construir un ducto de concreto reforzado para la instalación (en Etapa II) del ascensor, construir oficinas para las aerolíneas, mejorar el sistema de iluminación, mejorar las condiciones de desagüe de las aguas negras para la nueva batería de baños, colocación de cielos suspendidos en el área de salas de espera, para poder mejorar la instalación eléctrica, construcción de alero para la nueva área de banda transportadora en el sector sur-oeste, de refuerzo estructural necesario. Plazo 152 días, del 09 de octubre del 2006 al 10 de marzo del 2007.*

**7. LP 04-2004. LÍNEA 1. MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE CARATE.**

*Conformar y nivelar la superficie actual subiendo el nivel de la rasante para darle a la pista una pendiente longitudinal para eliminar las aguas estancadas, y que su sección transversal tenga un ancho mínimo de 10 metros y una pendiente transversal de un 1,5 %. Colocación y conformación de sub-base graduación D con un espesor que indica los planos constructivos. Colocación y conformación de material de base graduación B en un espesor de 20 centímetros como máximo. Colocación de un tratamiento bituminoso superficial tipo TS-2. Colocación de material de préstamo en las franjas que se utilizarán para relleno en la franja de la pista (los costados) en los lugares donde sea necesario recuperar los niveles requeridos. Plazo 45 días, costo estimado 120 millones. El contratista no inicio las obras indicando condiciones meteorológicas adversas. Por tanto, pospuesto para ser realizado por otro contratista y seguir el proceso de contratación administrativa nuevamente en el 2008.*

**Proyectos Adjudicados**

**1. 2007LN-000006-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE BARRA DE PARISMINA**

*Construir una losa de concreto hidráulico que tendrá una longitud final de 900m x10m de ancho; dos retornos de 591 m<sup>2</sup> uno en cada cabecera., suministro y aplicación pintura de pista, cerca perimetral de postes con alambre de púas y eliminación de obstáculos dentro de las zonas de seguridad, plazo 108 días, fecha estimada de inicio: 08-May-08, fecha de conclusión: 24-Ago-08, costo estimado: 526.569.963,80 colones. Aprobado por el CETAC.*

**2. 2007LN-000007-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE BARRA DE TORTUGUERO**

*Construcción de pista en concreto hidráulico, longitud final de 900mx18m de ancho; la*

plataforma de 1690 m<sup>2</sup> y un retorno de 160 m<sup>2</sup>, suministro y aplicación pintura de pista, cerca perimetral y eliminación de obstáculos dentro de las zonas de seguridad. Plazo 157 días, Fecha estimada de inicio: 08-May-08, Fecha de conclusión: 12-Oct-08, Costo estimado 1.046.907.849,40 colones, Para aprobación del CETAC.

### **3. 2007LN-000010-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE PUERTO JIMÉNEZ**

Reparación de pista de 825m x12m de ancho y la plataforma en 1713 metros cuadrados, con pavimento flexible. Además, construir los retornos en ambas cabeceras, suministro y aplicación de pintura de pista y plataforma y malla perimetral. Plazo 120 días, Fecha estimada de inicio: 08-May-08, Fecha de conclusión: 05-Sep-08, Costo estimado 552.526.699,90 colones. En proceso de Análisis Integral

### **4. 2007LN-000011-99999 MEJORAMIENTO DEL AERÓDROMO DE NOSARA**

Reparación de pista, construcción de retorno de 305 m<sup>2</sup> en la cabecera 21, con carpeta asfáltica, suministro y aplicación de pintura de pista y plataforma y malla perimetral. plazo 120 días, fecha estimada de inicio: 08-May-08, fecha de conclusión: 05-Sep-08, costo estimado 584.395.827.05 colones. Se encuentra en estudio de la anulación de esta licitación, ya que se realizará por medio de la Comisión Nacional de Emergencia.

### **5. 2007LN-000008-99999 MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE LIMON**

Mejorar las franjas de seguridad y espaldón de pista, colocando gaviones tipo colchonetas de 2x4x0.23 metros en todas las zonas dañadas, suministro y aplicación de pintura de borde de pista. Plazo 82 días, Fecha estimada de inicio: 08-May-08, Fecha de conclusión: 29-Jul-08, Costo estimado 101.079.334,00 colones.

### **6. 2007LN-000009-99999 MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL TOBIAS BOLAÑOS PALMA, PAVAS, SAN JOSE.**

Recarpeteo de la superficie de rodamiento de la pista (24cm) y señalización horizontal de la misma, para apegarse a normas OACI. Calle rodaje lado sur, para habilitar zona de acceso a futuros hangares, con una calle de acceso vehicular para dicha zona. Plazo 84 días, Fecha estimada de inicio: 08-May-08, Fecha de conclusión: 31-Jul-08, Costo estimado 3.356.568.765,37 colones. Para resolución de adjudicación

### **7. 2007LN-000012-99999 MEJORAMIENTO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS, LIBERIA, GUANACASTE.**

Construir 34,500 metros cuadrados de plataforma IV Etapa, para aumentar a 5 posiciones de estacionamiento de aeronaves. Incluye el sistema de iluminación de la plataforma, señalamiento horizontal. Plataforma de equipo a tierra. Incluye el sistema de iluminación

de la plataforma, señalamiento horizontal. Plazo 184 días. Fecha estimada de inicio; 08-May-08, Fecha de conclusión: 08-Nov-08, Costo estimado 4.682.024.095,05 colones. Recomendación de adjudicación.

#### **8. MEJORAMIENTO DE LA SUPERFICIE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIROS, LIBERIA, GUANACASTE**

Reparar las grietas, realizar bacheos y eliminar caucho o hule, mejorar los espaldones de la pista y demarcación horizontal de pista y calles de rodaje, como se indica en planos constructivos. Plazo 60 días, Fecha estimada de inicio: 08-May-08, Fecha de conclusión: 07-Jul-08, Costo estimado 297.810.373,00 colones. Adjudicación el 19 de noviembre de 2007.

### **3.2 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**

El Plan Nacional de Desarrollo incluyó como acción estratégica **“Rehabilitar y mejorar la infraestructura y los servicios del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós mediante concesión de obra pública”**, el proyecto tiene como objetivo mejorar los servicios del aeropuerto, coadyuvando con el desarrollo económico y social de los habitantes de la región de Guanacaste. Al cierre de 2007 el proyecto contaba con el estudio de factibilidad y se está en la etapa del proceso licitatorio y se espera concluir en 2008 e iniciar la construcción de obras.

## **4. INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**

### **4.1 INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO**

En el litoral Pacífico se van a ejecutar bajo la modalidad de concesión, la construcción de la Terminal Granelera y los servicios de la Terminal de Carga general y de Remolcadores. La inversión en infraestructura y equipo portuario, por parte de la empresa privada oscila alrededor de \$30.0 millones, permitiéndole al puerto de Caldera contar con operadores especializados de primer nivel, situación que redundará en la oportunidad de obtener economías de escala en el manejo e importación de granos básicos (principal actividad del puerto).

Al cierre del año 2007 el Puerto de Caldera movilizó 574 Toneladas por hora en carga a granel descargadas, superándose la meta estimada de 450 toneladas. Lo anterior, se refleja en una mejora sustancial en la eficacia y eficiencia del Puerto, gracias a las diferentes obras que se han realizado con el propósito de reducir los tiempos de atención de la carga.

Por otra parte, en la acción estratégica **“ Ampliación y modernización de los 3 principales muelles turísticos del país, incluyendo los Muelles de Cruceros de**

*Puntarenas, Quepos y Golfito”, la institución programó para el 2007 ejecutar obras en estos muelles. En Quepos se realizó la reconstrucción de la plataforma y el refuerzo de la estructura del muelle. En el muelle de Golfito, se realizó un informe de valoración del estado real del muelle, con el propósito de determinar los trabajos a realizar durante el año 2008, entre los cuales destacan los siguientes: demarcar apropiadamente la circulación vehicular y peatonal, así como la zona de maniobras dentro del recinto portuario, tratamiento de limpieza del sistema de pilotes, implantar un programa de reparación y mantenimiento preventivo a oficinas y bodegas, sistema de iluminación y defensas de la zona de atraque.*

*Asimismo, se efectuaron una serie de reparaciones en el Muelle de Cruceros de Puntarenas, entre las que destacan: reparación general del sistema eléctrico, compra de dos defensas marinas ( incluye 3 cuerpos y 7 juegos de almohadillas para el tablero), luces marinas y grilletes galvanizados. Adicionalmente, se adjudicó la reparación de 102 metros del puente de acceso, por un monto de ¢248.630.351, obras que se ejecutarán en el año 2008.*

*Finalmente, en relación con la acción estratégica relacionada con el sector Turismo, el INCOP adquirió el compromiso de realizar inversiones en el muelle de Puntarenas, sin embargo, por diferentes atrasos las obras no se concretaron al cierre del año. El proyecto de las traviesas se encuentra a la espera de la presentación del Plan de Acción para la reparación de la vía férrea por parte de INCOFER. El proyecto de los Espigones en la Punta de Puntarenas se encuentra en proceso licitatorio, se realizó un acto de apertura de licitación pública y se está en la fase de estudio de ofertas. Para el año 2008 se encuentra presupuestado un total de ¢432.2 millones para la realización de este proyecto. Asimismo, en la restauración del edificio denominado "Capitanía de Puerto", proyecto importante por ser este patrimonio Histórico, se han completado las primeras dos etapas (reparación de techos y restauración de primera y segunda planta), al cierre de 2007 se estaba trabajando en los acabados finales y se invertirá un total de ¢ 50.0 millones a principios de 2008.*

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

*El complejo portuario de Limón – Moín concentra gran parte del comercio nacional con los mercados internacionales, desempeñando un papel estratégico para el desarrollo económico y social, tanto de la provincia, como del país. Estos puertos movilizan alrededor del 75% de las exportaciones e importaciones totales del país. Al cierre de 2007 se movilizaron alrededor de 9.9 millones de toneladas métricas de mercancías. Asimismo, en la actividad turística el número de buques se incrementó en un 5%, es decir 128 naves más que el año anterior. Ambas actividades (mercancías y pasajeros) contribuyen con algunos de los grandes desafíos propuestas en esta Administración, como son: aceleración sostenible del crecimiento económico y reducción del desempleo y la pobreza, entre otros.*

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico y Social (JAPDEVA) incorporó la meta de **“Mejorar el funcionamiento de Puerto Limón, aumentando a 379 toneladas por hora en carga general movilizada por hora nave de estadía en atracadero”**, con el objetivo de incrementar la eficiencia de las operaciones de carga y descarga del puerto, que por consiguiente generan una reducción de costos de operación. Al cierre de 2007 se movilizaron 206 toneladas por hora, en contraste con 244 que se tenía previsto para ese año; no obstante lo anterior, es importante comentar que durante algunos meses del año se logró movilizar una cantidad mayor, como fue el caso del mes de abril donde se movilizaron 222 toneladas. El menor tonelaje movilizado se puede atribuir, entre otros factores, por una parte, a que por algún tiempo la grúa pórtica estuvo fuera de servicio por falta de repuestos, y por otra parte, durante el año 2007 se presentaron paros parciales de los trabajadores, que ocasionaron atrasos importantes en la movilización de la carga.

#### **4.3 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**

Este Consejo en conjunto con Casa Presidencial, se encuentran trabajando para determinar la factibilidad de la concesión del puerto de Limón - Moín. Al cierre del año 2007 los estudios de factibilidad del proyecto mostraban un avance del 90%, los cuales están siendo desarrollados por la empresa Hamburg Port Consulting. La expectativa para el año 2008 es que JAPDEVA valide el estudio de factibilidad, para iniciar los carteles de licitación correspondientes.

### **5. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA**

#### **5.1 INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES (INCOFER)**

Esta Institución incorporó dentro del Plan Nacional de Desarrollo la acción estratégica **“Reactivación, mediante concesión del Sistema Ferroviario Nacional de carga y pasajeros”**, en la cual se definió como meta del año 2007 el **“Diagnostico y conclusiones del potencial del sistema ferroviario nacional”**. Al cierre de ese año se aprobó por parte del Banco Centroamericano de Integración Económica los recursos para financiar el estudio y se encuentra en proceso de firma una carta de aceptación de compromiso para iniciar el proceso de contratación del contratista que realizará el estudio.

#### **5.2 CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**

Este Consejo durante el año 2007 realizó la revisión de las ofertas presentadas para llevar a cabo los estudios de factibilidad del Proyecto TREM. Asimismo, se coordinó y elaboró el convenio de cooperación entre el Consejo Nacional de Concesiones y el INCOFER.

Al cierre de ese año se adjudicó a la empresa Brasileña Engevix Engenharia S.A. la realización del estudio de factibilidad técnico, legal, ambiental y financiero del Proyecto

TREM. Para el año 2008 se espera finalizar los estudios de factibilidad y abrir el proceso de licitación. Posteriormente, se evaluará la posibilidad de implementar una fase experimental del proyecto (aproximadamente 5 km.), mediante la cual se pretende iniciar la construcción de dicho tramo en el segundo semestre de ese año, para que entre en operación en el 2009. Lo anterior, con la intención de posicionar el sistema de tren ligero y reforzar la concesión del proyecto.

## **6 SERVICIOS DE TRANSPORTE**

### **6.1 CONSEJO DE TRANSPORTE PUBLICO**

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

*En el Plan Nacional de Desarrollo vigente el Consejo de Transporte Público formuló como reto “Reordenar el transporte público del Area Metropolitana de San José, reorganizando y poniendo en marcha cuatro sectores: San José – Pavas, San José – San Pedro, San José – Escazú y sector Central”, para lo cual se tendrán que ejecutar diferentes obras conjuntas entre el CONAVI, MOPT, y COSEVI. Durante el año 2007 se trabajó con la reorganización del sector Central, en el cual se analizaron alrededor de 150 rutas de las cuales se reubicaron 74 con el propósito de disminuir los tiempos de viaje de las diferentes rutas que ingresan al área metropolitana de San José, brindar facilidad y seguridad a los usuarios de los servicios de transporte público y organizar el transporte por área geográfica de influencia tomando en cuenta recorridos y los sectores que alimenta cada ruta.*

*Asimismo, se construyeron dos terminales (Tracopa y Ticabus) con el beneficio de que la flota de estas rutas no ingresa al casco central comercial, y a su vez le brinda a los usuarios del servicio una infraestructura más segura, confiable y con la disponibilidad de servicios básicos. Adicionalmente, el Consejo adaptó la construcción de estas nuevas terminales, según las disposiciones establecidas en la Ley 7600, mediante la cual las personas con discapacidad cuentan con servicios de calidad.*

*Por otra parte, se replanteó el carril reversible de la avenida diez, transformándolo en una vía exclusiva de ingreso del transporte público, manteniendo la no autorización de paradas intermedias o en tránsito en esa vía, lo que se traduce en una dilución del flujo vehicular en la modalidad autobús, que contribuye a que los flujos que ingresan por el sector oeste cuenten con dos vías de acceso al casco central de San José (avenida 10 y paseo colón) y una vía de salida (avenida primera).*

Adicionalmente, se replantearon de acuerdo con la oferta del servicio de transporte público modalidad taxi, las paradas ubicadas en los diferentes puntos del Área Metropolitana de San José, con el fin de disminuir el ruleteo, lo que a su vez provoca menor contaminación ambiental (por emisiones de gases y sónica), congestión vehicular y consumo energético, brindando con ello mayores opciones a los usuarios para localizar en puntos fijos de la ciudad el servicio requerido, así como un beneficio en su salud por menos emisiones contaminantes.

Lo expuesto anteriormente, favorece en gran medida a que los usuarios del transporte público experimenten una mejoría en el nivel de la calidad del servicio que se traduce en disminución de tiempos de viaje, mayor confort y seguridad y menor contaminación ambiental.

## 6.2 TRANSPORTE FERROVIARIO

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles ha realizado esfuerzos importantes para mantener el servicio de transporte de carga y reactivar el transporte de pasajeros. En relación con el transporte de carga los productos que moviliza esa Entidad son banano y hierro. Para el periodo 2007, el INCOFER movilizó un total de 5.792.813 cajas de banano, equivalentes a 105.081 toneladas, las cuales generaron un ahorro en externalidades para el país del orden de los ₡ 582.02 millones. Este movimiento de carga supone que durante el año dejaron de circular por las vías nacionales un aproximado de 12.067 furgones, generando un impacto positivo para la ciudadanía en temas como reducción de contaminación, reducción de la incidencia de accidentes en carretera, ahorro de combustible, entre otros. Para el periodo 2007, el detalle de los movimientos mensuales de banano fue el siguiente:

Mes	Toneladas Transporte	Cantidad de Furgones	Externalidades (millones ₡)
Enero	12.093.28	1.389	67.60
Febrero	9.076.42	1.042	50.37
Marzo	10.568.69	1.214	58.69
Abril	9.138.81	1.050	50.81
Mayo	10.338.22	1.187	57.98
Junio	8.900.35	1.022	50.08
Julio	6.745.23	775	37.32
Agosto	7.565.61	869	41.67
Setiembre	7.655.91	879	42.68
Octubre	8.031.92	922	44.35
Noviembre	6.930.41	795	37.02
Diciembre	8.036.76	923	43.45
<b>TOTAL 2007</b>	<b>105.081.63</b>	<b>12.067</b>	<b>582.02</b>

Por su parte, para igual período se movilizaron un total de 126.173 toneladas de lingotes de hierro, las cuales generaron un ahorro para el país del orden de los ₡936.08 millones.

*Este movimiento de carga supone que durante el año fue posible evitar la circulación de un aproximado de 11.470 furgones por las vías nacionales, generando un impacto positivo para la ciudadanía en temas como reducción de contaminación, reducción de la incidencia de accidentes en carretera, ahorro de combustible, entre otros. Para el año 2007, el detalle de los movimientos mensuales de lingotes de hierro fue el siguiente:*

Mes	Toneladas Transporte	Cantidad de Furgones	Externalidades (millones €)
Enero	15.495	1.409	114.95
Febrero	15.413	1.401	114.34
Marzo	13.597	1.236	100.87
Abril	11.094	1.009	82.30
Mayo	9.230	839	68.48
Junio	7.879	716	58.45
Julio	1.655	150	12.27
Agosto	11.063	1006	82.07
Setiembre	12.607	1.146	93.53
Octubre	10.880	989	80.79
Noviembre	11.928	1.085	88.49
Diciembre	5.332	484	39.54
<b>TOTAL 2007</b>	<b>126.172</b>	<b>11.470</b>	<b>936.08</b>

*En relación con el servicio del Tren Urbano que opera desde la Universidad Latina en San Pedro hasta la Urbanización Metrópoli III en Pavas, éste se ha convertido en una opción importante de movilización para los usuarios del transporte público. Dentro de los esfuerzos realizados por la Institución con respecto a este servicio, cabe destacar la puntualidad y continuidad del servicio. Durante el periodo 2007, el Tren Urbano movilizó un total de 871.625 pasajeros, generando un ahorro importante en el tiempo de movilización de los usuarios de rutas bastante congestionadas como son San Pedro y Pavas. En términos de la reducción de tiempos de viaje, para el tramo completo entre San Pedro y Pavas, se ha determinado que la reducción promedio es de aproximadamente 45 minutos en horas pico; adicional al beneficio en la reducción del tiempo de viaje, debe mencionarse el elemento de la seguridad de los usuarios durante el viaje, pues esta opción de transporte no reporta incidentes como robos o asaltos, que si se presentan en algunas de las rutas a Pavas.*

*Por otra parte, cabe destacar que el costo promedio de viajar en autobús desde Pavas hasta San Pedro se ha estimado en ¢450.0<sup>3</sup>, en contraste con ¢300.0 que es el costo del servicio ferroviario, implicando un ahorro en costos para el usuario. Para el año 2007 los movimientos de pasajeros fueron los siguientes:*

<sup>3</sup> Se pueden presentar dos opciones: a) Tomar tres autobuses (Pavas – San José, San José Interno y San José – San Pedro) y b) Tomar dos autobuses (Pavas – San José, San José – San Pedro) y caminar desde el Hospital San Juan de Dios hasta la Caja Costarricense del seguro Social para conectar ambos tramos, aumentándose el tiempo de viaje)

Mes	Pasajeros
Enero	55.654
Febrero	57.141
Marzo	60.902
Abril	54.473
Mayo	71.023
Junio	75.540
Julio	82.004
Agosto	80.258
Setiembre	82.676
Octubre	92.548
Noviembre	94.259
Diciembre	65.147
<b>Total 2007</b>	<b>871.625</b>

*De lo externado anteriormente, es importante destacar que aunque las externalidades están expresadas en términos monetarios, el efecto generado por los servicios que presta el INCOFER a los ciudadanos va más allá de elementos meramente económicos. Se trata de una oportunidad para mejorar la calidad de vida de los costarricenses en temas como protección del ambiente y reducción de los índices de mortalidad por accidentes de tránsito. Asimismo, supone la posibilidad de generar iniciativas de desarrollo que validen los requerimientos de valor público que la colectividad reclama a las instituciones del Estado como prestadoras de servicios.*

*Todos estos elementos contribuyen significativamente a validar la acción estratégica asignada al INCOFER en el Plan Nacional de Desarrollo, pero no solo bajo un esquema aislado de “reactivación mediante concesión de los servicios ferroviarios”, sino como una oportunidad de contribuir al desarrollo económico del país desde una perspectiva de integración a un modelo de desarrollo que no desconoce la necesidad de establecer coordinaciones con otros entes gubernamentales o privados, pero que apuesta a un proceso de desarrollo con rostro humano, para generar verdaderos “aportes al desarrollo” de nuestro país.*