MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES | GOBIERNO DE COSTA RICA

# INFORME DE VERIFICACIÓN DE METAS DE SEGUIMIENTO ANUAL 2025 DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y DE INVERSIÓN PÚBLICA 2023-2026

## 2026

Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales

Secretaría de Planificación Sectorial

MOPT-SPS-EPPPS-INF-2026-002

## INTRODUCCIÓN

El presente informe recopila los principales hallazgos asociados a la verificación de metas del seguimiento anual 2025 del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP), según la *"Guía para uniformar la verificación de resultados de metas del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y de la Ley de Presupuesto de la República (LPR)) 2025"* y en respuesta al oficio No.CARTA-MIDEPLAN-DM-OF-0161-2026 de fecha 27 de febrero del 2026, mediante el cual el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), solicitan efectuar la verificación de metas del año 2025.

Para la verificación del avance de metas del PNDIP 2025 se seleccionaron como muestra un total 11 metas, que corresponde a 10 metas institucionales y 1 meta sectorial que se detallan seguidamente:

## SELECCIÓN DE LA MUESTRA

Para seleccionar la cantidad de indicadores de metas de objetivo sectorial y de intervenciones públicas del PNDIP, se debe considerar lo establecido en la "Guía para uniformar la verificación de resultados de metas, del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y de la Ley de Presupuesto de la República (LPR)", donde se establece lo siguiente:

*Para seleccionar la cantidad de indicadores de metas de objetivo sectorial y de intervenciones públicas del PNDIP, se debe considerar lo siguiente:*

***1.** El sector que tiene establecido 30 o más indicadores (corresponde a la suma de indicadores de objetivos sectoriales y de intervención pública) verificará el 35%.*

***2.** El sector que tiene establecido entre 21 y 29 indicadores (corresponde a la suma de indicadores de objetivos sectoriales y de intervención pública) verificará el 40%.*

***3.** El sector que tiene establecido entre 11 y 20 indicadores (corresponde a la suma de indicadores de objetivos sectoriales y de intervención pública) verificará el 45%.*

***4.** El sector que tiene establecido menos de 10 indicadores (corresponde a la suma de indicadores de objetivos sectoriales y de intervención pública) verificará el 50%.*

El Sector obras Públicas y Transportes contó con un total de 30 metas que corresponde a 26 metas de Intervenciones públicas y 4 metas sectoriales, por lo que se aplica el criterio No.1 citado previamente para verificar el 35% de las metas, como se muestra a continuación:

*Formula: 30 metas x 35 % = 10,50 = 11 metas*

Al contar el sector con un total de 30 indicadores programados y de acuerdo con los lineamientos antes mencionados corresponde realizar la verificación de 11 metas para el año 2025, las cuales se detallan seguidamente:

1) 001546 Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la Ruta Nacional 32, sección: intersección con la Ruta Nacional 4-Limón por parte del CONAVI.

2) Programa de puentes en la red vial nacional.

3) Programa de Saneamiento, Cat 2.2 C12. Porcentaje de avance de las etapas del proyecto Ampliación y mejoramiento del sistema de alcantarillado sanitario de la Ciudad de Limón. R. Huetar Caribe (Cod. 01233)

4) Indicador Sectorial: E. Porcentaje de variación del volumen de pasajeros de un año con respecto al anterior (Incluye vuelos nacionales e internacionales).

5) 002649 Construcción de la Marina y Terminal de cruceros en Puerto Limón, Costa Rica.

6) 002891 Construcción de un duque de alba complementario al Muelle de Cruceros

7) 003288 Reforzamiento y rehabilitación del puente de acceso de la terminal Puntarenas por INCOP.

8) Desarrollo y Modernización de Puerto Caldera según el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico (003238 BPIP)

9) 002646 Rehabilitación y Construcción del Tren Eléctrico Limonense de Carga bajo la responsabilidad del INCOFER (TELCA).

10) 002192 Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM).

11) 001172 Mejoramiento del Aeródromo La Managua, Quepos

**Criterios de Selección:**

Los criterios de selección utilizados para la verificación de las metas que van acorde con las metas institucionales y sectoriales, según la guía de verificación, los criterios seleccionados son los siguientes:

a. *1. Indicadores del PNDIP que se identifican en la Ley de Presupuesto de la República.*

b. *3. Metas vinculadas con la ejecución de programas o proyectos de interés nacional o relacionado con las prioridades de la Presidencia de la República.*

c. *4. Metas de los indicadores cuyo resultado al 31 de diciembre no se tenía disponible, por lo cual, su reporte para el informe, es un dato anterior al del cierre del año o una aproximación.*

d. *7. Indicadores asociados a proyectos de inversión pública aprobados y en ejecución que estén registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN (BPIP) y vinculados al PNDIP.*

e. *8. Indicadores relacionados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).*

f. *13. Metas de indicadores o unidades de medida de la LPR que sean de relevancia para la institución por su efecto en la ciudadanía o sus usuarios.*

## TÉCNICAS DE VERIFICACIÓN

Para las 11 metas seleccionadas se utilizaron dos técnicas de verificación, a saber: "*verificación in situ*" y "*verificación por cotejo*". Al respecto, la Guía para uniformar la verificación de resultados de metas, del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y de la Ley de Presupuesto de la República (LPR) indica lo siguiente:

***5. Verificación por cotejo:*** *una lista, un control, un acta, una minuta u otro parecido que permite evidenciar que se ejecutó una actividad o acción.*

***6. Verificación in situ:*** *Cuando la verificación se hace en el mismo lugar donde se ejecuta la política, plan, programa o proyecto (observación, comparación, revisión, avance, rastreo). En este caso, esta técnica puede ser complemento de otra; lo anterior, se explica con un ejemplo: cuando se verifica una obra física, la misma se puede observar, pero no se puede saber, el porcentaje de avance que corresponde la obra física observada.*

## OBJETIVO

Realizar la verificación de metas contempladas en el Informe de seguimiento del año 2025 del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP) 2023-2026, en cumplimiento con lo establecido en los *"Lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación presupuestaria, seguimiento y la evaluación estratégica en el sector público en Costa Rica" y a la "Guía para uniformar la verificación de resultados de metas del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y de la Ley de Presupuesto de la República (LPR))".*

## ALCANCE

Este informe se basa en la documentación recopilada y lo observado en las visitas de campo en los proyectos, de las siguientes Instituciones responsables de las intervenciones:

- Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)
- Instituto de Acueductos y Alcantarillados (AyA)
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA)

- Instituto Costarricense de Puertos del Pacifico (INCOP)
- Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)
- Dirección General de Aviación Civil (DGAC)
- Proceso de Planificación Estratégico Multimodal de Infraestructura y Servicios de Transportes (PEMIST) de la Secretaría de Planificación Sectorial para el cálculo de la variación de los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

La selección de las metas se realizó considerando los recursos económicos, la disponibilidad del personal y las cargas labore, así como el plazo disponible. Además, es importante aclarar que únicamente se puede dar fe de los resultados del avance de seguimiento de metas, en lo que respecta a lo observado en el sitio y en la verificación de los documentos revisados.

Mediante correo electrónico de fecha 25 de febrero 2026 remitido por el Lic. Sergio Sánchez Camacho, Analista de la Unidad de Seguimiento / Área de Evaluación y Seguimiento del MIDEPLAN se confirma el visto bueno a las metas seleccionadas y criterios de selección de cada intervención pública, para la verificación de metas del 2025 al PNDIP.

Adicionalmente, se debe indicar que, para las visitas a los proyectos, esta Secretaría invitó tanto a los analistas de MIDEPLAN como del Ministerio de Hacienda, no obstante, debido a las funciones relacionadas a su cargo se contó únicamente con la participación del Analista del MIDEPLAN el Lic. Sergio Sánchez Camacho para la verificación en sitio de la Intervención de Programa de puentes en la red vial nacional. Específicamente al puente "001689 Ampliación del puente sobre el Río Poás en la Ruta Nacional Nº107 por parte del CONAVI".

## LIMITACIONES

No se cuenta con el equipo e implementos necesarios para realizar las visitas a los proyectos, tales como chalecos, y zapatos de seguridad, los cuales fueron aportados por el mismo personal de la Secretaría de Planificación Sectorial que asistió a las visitas de los proyectos.

## ANTECEDENTES

Mediante los *"Lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación presupuestaria, seguimiento y la evaluación estratégica en el sector público en Costa Rica"* y a la *"Guía para uniformar la verificación de resultados de metas del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y de la Ley de Presupuesto de la República (LPR)) 2025*", el MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda, establecieron la obligatoriedad por

parte de las Secretarías Sectoriales de realizar las verificaciones al seguimiento de las metas anuales PNDIP.

La Secretaría de Planificación Sectorial realizó la verificación correspondiente al año 2025, para la cual se consideró necesario realizar una combinación de técnicas entre la verificación in situ y el cotejo de información según la disposición de tiempo y recursos.

# DESARROLLO

## VERIFICACIONES DE AVANCE DE OBRA

### 1. Objetivo Meta Sectorial E. Aumentar el volumen de pasajeros que se transportan en el medio aéreo, mediante el aumento en el porcentaje de variación del volumen de pasajero

**Generalidad:**

La Secretaría de Planificación Sectorial del Sector Obras Públicas y Transportes, coordina con la Dirección General de Aviación Civil la información relevante para determinar la variación de la cantidad de pasajeros que se movilizan en el medio aéreo, ya sea en vuelos nacionales o internacionales.

Con estos datos esta Secretaría de Planificación Sectorial por medio del Proceso de Planificación Estratégica Multimodal de Infraestructura y Servicios de Transporte, calcula el porcentaje de variación, el cual mide el aumento o disminución del volumen de pasajeros con respecto al año anterior.

**Interpretación:**

El indicador hace referencia al porcentaje en que aumenta o disminuye el volumen de pasajeros del medio aéreo, tanto en vuelos nacionales como internacionales.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Dirección General de Aviación Civil (DGAC) oficio No.DGAC-UPI-OF-081-2026 de fecha 19 de marzo del 2026 y anexos, Proceso de Planificación Estratégico Multimodal de Infraestructura y Servicios de Transportes (PEMIST) de la Secretaría de Planificación Sectorial

**Verificación de Avance de Metas:**

Según la información de insumo correspondiente al año 2025, remitida por la Dirección General de Aviación Civil mediante DGAC-UPI-OF-081-2026 de fecha 19 de marzo del 2026 , para el cálculo de la variación de la cantidad de pasajeros de un año a otro, y al cálculo de la meta por parte de PEMIST, generó una mejora en el resultado informado en el indicador para el seguimiento anual del 2025, ya que al realizar el cotejo de la información se pudo determinar que el avance aún preliminar para el año 2025 es de 2.80 que corresponde a un porcentaje de cumplimiento de 43.08%, manteniendo la clasificación de no cumplida, contra la información reportada inicialmente en el mes de enero de un avance de -13,38 para un porcentaje de cumplimiento de 0%.

Es importante indicar que el cambio en el dato se debe a que se cuenta con la información preliminar de completa del año 2025, no obstante, al finalizar la constatación por parte de la DGAC la misma podría modificarse.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que cambia la información reportada inicialmente con corte al mes de noviembre del 2025 y al cierre del año 2025 aún con información preliminar el dato de avance actualizado corresponde a 2.80 que corresponde a un porcentaje de cumplimiento de 43.08%, manteniendo la clasificación de cumplimiento bajo.

## 2. 001546 Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la Ruta Nacional 32, sección: intersección con la Ruta Nacional 4-Limón.

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Ampliar la capacidad vial en el tramo la intersección con la ruta nacional 4-Limón, contribuyendo al desarrollo económico y al aumento de la competitividad de la zona.

**Responsable del Proyecto:** El responsable del Proyecto es el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

**Etapa actual de proyecto:** El proyecto se encuentra en la etapa de ejecución.

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 001546.

**Tipo de verificación:** Verificación in situ

**Equipo requerido:** Se utilizó vehículo oficial, zapatos, casco, chaleco de seguridad, viáticos, y cámara fotográfica del dispositivo celular de los funcionarios.

**Verificación de avance de metas:**

Se realizó la verificación de este proyecto en sitio el día 11 de marzo del 2026, por lo que se debe considerar que lo verificado corresponde a lo que se pueda observar a simple vista por parte de los funcionarios que realizaron la visita al proyecto, incluso con más de tres meses del reporte del avance, ya que el informe se realizó con corte al mes de noviembre del 2025.

Se inicia la verificación en el kilómetro 153+500, kilómetro final según indican los funcionarios de la Unidad Ejecutora modificado mediante adenda, ya que se debió trasladar el punto final del proyecto 3 kilómetros antes, debido a que el AYA tiene un proyecto sanitario en esa localización, entre otros aspectos se cambiaron provisionalmente los pasos a desnivel por rotondas debido a la problemática de expropiaciones y la situación con el humedal en las cercanías de la entrada de la Ruta Nacional 257 que no permitieron por los costos esperar su resolución, incluso se considera la posibilidad de mantener la rotonda que mantiene radios de giro más amplios y realizar un paso elevado con medidas complementarias en coordinación con SINAC y MINAE.

Adicionalmente, se indica que se encuentra en licitación por presupuesto nacional para desarrollar durante aproximadamente 3 años las obras, los 4 pasos a desnivel, donde se deben considerar los retornos.

Por otra parte, se considera incluir como obras adicionales 6 puentes peatonales y bahías de autobuses, se menciona que se ha realizado mejoras en señalización por recomendaciones de un consultor, además se ha considerado incluir la iluminación y se está en conversaciones con JAPDEVA, ICE. Con relación a los puentes peatonales se encuentra pendiente la construcción de un puente peatonal en la localidad de Pocora por recursos interpuestos por la ubicación del puente ya que los vecinos están interesados en que se ubique en diferentes puntos.

Por otra parte, se presentó un derrumbe en la carretera principal por la zona de Siquirres, debido a la cantidad de lluvias y saturación de los suelos, el cual el contratista debe asumir los costos y ejecutar la mejor solución al mismo.

Adicionalmente, se presentó una reingeniería de valor en algunos puntos para ajustar el cambio de línea a lo que contaba ya con derecho de vías o expropiaciones como en la cercanía de Siquirres.

Se espera agregar 8 pasos de fauna más, considerando los cambios en el diseño para los pasos aéreos y realizar 31 pasos terrestres adicionales, así mismo, adaptar dentro lo posible los bordes inferiores de los puentes junto a los bastiones con las adaptaciones necesarias para aprevenirlas caídas de los animales y darle una funcionalidad de paso de fauna terrestre.

Asimismo, se presentan avances importantes a lo largo del proyecto, en rotondas, accesos a las poblaciones aledañas, se ha incluido los accesos a las viviendas y se mantuvieron tal cual se encontraban al iniciar obras.

Desde la perspectiva social indican que el Gestor Social del Proyecto de la UNOPS, ha realizado reuniones con las comunidades para informarles los cambios y cualquier eventualidad que se presentará, adicionalmente se comenta que tuvo que coordinarse con Patrimonio Nacional debido a que se localizó un sitio arqueológico con implementos indígenas en la zona de Río Danta, debido a este hallazgo se realizó la recuperación de los objetos de los entierros, los cuales se entregaron al Museo Nacional.

Durante la visita se pudo visualizar que la ruta actualmente no cuenta con iluminación adecuada, todavía hace falta mejoras en la señalización,

En ese sentido es importante considerar aspectos desde la perspectiva de la movilidad segura, se observan pasos peatonales a nivel con señalización en forma adecuada, sin embargo, los pasos a nivel presentan un riesgo importante para los peatones, debido a la velocidad de diseño de la carretera (90 km/h), a esto hay que agregar que los conductores sobrepasan ese límite con frecuencia, por lo que las altas velocidades de los vehículos y la falta de cultura vial, suman una condición de riesgo elevado para los peatones. Como ejemplo se anota que durante la visita se observó vehículos transitar contra vía en la rotonda cerca de Pocora, incluso se comentó por la Unidad Ejecutora que es frecuente encontrarse motocicletas por los pasos peatonales elevados, así como por los accesos peatonales entre la barrera New Jersey, quedando a la vista, la carencia de pacificación vial.

**Resultado de la verificación:**

A pesar de los avances demostrados en las obras, y que el corte reportado fue al mes de noviembre del 2025, se mantiene el mismo porcentaje de avance de 98.82%, con un porcentaje de cumplimiento de 97.59% con una clasificación de cumplimiento alto. Debido a que al mes de marzo se encuentra el mismo dato reportado en el BPIP.

## 3. 5) Programa de Puentes en la Red Vial Nacional, 001689 Ampliación del puente sobre el río Poás en la ruta nacional Nº107 por parte del CONAVI

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Mejorar la movilidad de las personas y mercancías por medio de la construcción, rehabilitación y sustitución de puentes a nivel nacional para promover el desarrollo económico del país.

**Responsable del Proyecto:** El responsable del Proyecto es el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

**Etapa Actual de Proyecto:** En operación

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 001689.

**Tipo de verificación:** Verificación in situ

**Equipo requerido:** Se utilizó vehículo oficial, zapatos, casco, chaleco de seguridad, y cámara fotográfica del dispositivo celular de los funcionarios.

**Verificación de Avance de Metas:**

Para el período 2025, el Sector contempla la ejecución de un único proyecto de infraestructura de puentes, correspondiente a la 001689 Ampliación del puente sobre el río Poás en la ruta nacional Nº107 por parte del CONAVI

Se realizó la visita el día 18 de marzo del 2026 al Puente, y se pudo verificar que se encuentra en operación, se constataron aspectos importantes como la ampliación del puente a dos carriles (uno por sentido), el puente se construyó en el mismo sitio donde se encontraba el puente anterior, que era un puente tipo Bailey. La estructura del puente nuevo consiste en bastiones de concreto y vigas de acero, la losa del puente es de concreto con barreras de protección de concreto (Tipo New Jersey). El puente cuenta con la construcción de un solo paso peatonal colocado aguas abajo, se instalaron barandas metálicas altas de protección y pasa manos, aceras con guía podológica, para personas con discapacidad. Se construyeron los rellenos de aproximación al puente y se rehabilitó la calzada aproximadamente 50

metros a ambos lados del puente, se instaló servicio de iluminación y señalización vial horizontal y vertical.

Se comunica por parte de los funcionarios del CONAVI que no fue necesario un manejo especial en el aspecto social ya que los vecinos comprendían la importancia de la intervención debido a que el puente original sufrió daños severos por lo que tuvo que ser reemplazado temporalmente por un puente tipo Bailey, el cual era de un solo carril, lo cual riesgoso debido a una circulación importante de camiones y autobuses que transitan en la zona. Adicionalmente, se coordinó con las Municipalidad de Poás para el cambio de ruta del bus durante el cierre de la ruta y las mejoras de los caminos vecinales para disminuir la afectación, así como para el traslado de los servicios públicos. Adicionalmente, comentan que se debió cambiar el diseño original del proyecto del puente, que consistía en una subestructura con fundaciones en pilotes hincado y vigas de acero pre-armadas en sitio, previendo posibles situaciones de riesgo en los pilotes, pues estos se proponían construir en un estrato de roca que presentaba indicios de fragilidad, se decidió que estos se sustituyeran por bastiones de concreto colado en sitio. Además, en lugar de las vigas de acero pre-armadas se instalaron vigas de acero de alma llena hechas en fabrica, para facilitar el proceso constructivo, se realizaron además mejoras en los drenajes, anclajes de protección contra la erosión, señalización horizontal y vertical y los espacios de aceras para los peatones.

Se cuenta con el acta de recepción provisional, hasta terminar el periodo de reparación de defectos.

Finalmente, se pudo observar que a pesar de que no es parte del alcance del proyecto original, como aporte a la comunidad y a la seguridad vial, se construyeron aceras y accesos a ambos lados de la vía, hasta la parada de autobús que se encuentra localizada aproximadamente a 75 metros del puente.

**Resultado de la Verificación:**

Se mantiene el Avance de 7 puentes con un porcentaje de cumplimento del 100%, con una clasificación de cumplimiento alto.

### 4. 5) Programa de Saneamiento Cat 2.2 C12. Porcentaje de avance de las etapas del proyecto Ampliación y mejoramiento del sistema de alcantarillado sanitario de la Ciudad de Limón. R. Huetar Caribe (Cod. 01233)

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Extender la cobertura y prestación del servicio de alcantarillado sanitario en las ciudades de Jacó, Golfito y Limón mediante el debido tratamiento y disposición final de las aguas.

**Responsable del Proyecto:** Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA)

**Etapa Actual de Proyecto:** En ejecución

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 001233.

**Tipo de verificación:** Verificación in situ

**Equipo requerido:** Se utilizó vehículo oficial, zapatos, casco, chaleco de seguridad, viáticos, y cámara fotográfica del dispositivo celular de los funcionarios.

**Verificación de Avance de Metas:**

La verificación de la intervención se realizó el día 10 de marzo del 2026, debido al tipo de proyecto al ser alcantarillado sanitario que es subterráneo en su mayoría y a la importancia de acceso al tránsito en las poblaciones afectadas, se realzan las obras y se cubren para permitir la movilidad en la zona, por el terreno es el que se realizan los trabajos realizan revisiones constantes de seguridad ocupacional.

El Sector 1 contempla la construcción de la red de alcantarillado sanitario en los barrios de Envaco, Limoncito, Los Cocos y zonas aledañas, ubicados al sur de la Ruta Nacional N° 32. Por su parte, el Sector 2 abarca la construcción de la red de alcantarillado sanitario en las comunidades de Pueblo Nuevo, Cerritos y áreas circundantes, localizadas al norte de dicha ruta nacional.

Se informa por parte de los representantes del AyA que se se avanzó en la instalación de tuberías mediante perforación horizontal dirigida, así como en la construcción de pozos de registro y la instalación de tuberías mediante microtuneleo, lo que permitió intervenir sectores estratégicos minimizando afectaciones a la superficie y a la movilidad de la zona.

Durante la visita se pudo observar los avances en las zonas afectadas de cantón de Limon, las perforaciones en los sitios de operación, conexiones de pozo a pozo y se manejan varios frentes de trabajo generalmente entre 18 a 21 para avanzar lo más rápido posible.

Comentan que han tenido que enfrentar situaciones de grandes lluvias, e inundaciones, inestabilidad de los suelos por el tipo de material de la zona el cual es muy arenoso, además de alcantarillado ilícito, invasión a propiedades del AyA para el proyecto, residuos de aguas negras y pluviales incluso en las calles, lo cual convierte al proyecto de gran relevancia para resguardar la salud pública de las personas beneficiadas directas de las zonas especialmente de zonas socialmente vulnerables.

Se realizan las revisiones de las tuberías como parte del control de calidad de las obras ejecutadas, con pruebas de deflexión y pruebas de presión de aire en tuberías sanitarias, pruebas de líneas, con cámaras robóticas, manuales, líneas de vista para revisar las dimensiones visuales, en caso de que no se cumpla con los parámetros debe realizar la rectificación y corrección según la normativa para poder asfaltar las vías y continuar a otras zonas del proyecto, esta revisiones deben contar con ciertas condiciones mínimas para poder realizarlas, como por ejemplo limpieza y que la tuberías no estén inundadas, esta revisiones las realizan el contratista, la Unidad Ejecutor y la Regional del AyA de manera articulada.

La gestión social del proyecto se considera desde que se establecen las metas y los objetivos; desde la perspectiva social es importante mencionar que la Empresa contratada para ejecutar el proyecto y el AyA realizan contrataciones de personal de la zona, generando empleo y activación económica en este sector costera.

La Unidad Ejecutora cuenta con un arqueólogo para realizar revisión y verificaciones arqueológicas por la zona en la que se encuentran.

### Resultado de la Verificación:

A pesar de los avances demostrador en las obras, y que el corte reportado fue al mes de noviembre del 2025, se mantiene el mismo porcentaje de avance de 31,71%, con un porcentaje de cumplimiento de 38,19% con una clasificación de cumplimiento bajo.

## 9) 002649 Construcción de la Marina y Terminal de cruceros en Puerto Limón, Costa Rica.

### Objetivo de la Intervención en el PNDIP:

Transformar la Terminal Hernán Garrón Salazar ubicado en el Puerto de Limón en un puerto turístico, que promueva el turismo nacional y regional, el empleo mediante la atracción de naves de recreación en tránsito y cruceros.

**Responsable del Proyecto:** Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)

**Etapa Actual de Proyecto:** Factibilidad

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 002649.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), Oficio No. PEL-0509-2026 de fecha 19 de marzo del 2026

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de JAPDEVA, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado hace varios periodos, se entrega el documento borrador preliminar del Estudio de Factibilidad como documento probatorio del avance lo cual demuestra la etapa en la que se encuentra el proyecto, así como la información reportada en el BPIP, con el porcentaje de avance coincidente con lo registrado como avance el en seguimiento anual 2025 del PNDIP.

No se omite indicar, lo reportado por JPADEVA en el seguimiento anual 2025 del PNDIP, este proyecto, se ha retrasado en la programación y no ha sido posible definir un plazo debido a que se mantiene en trámite de la Asamblea Legislativa el proyecto de Ley N°24.259, presentado en abril 2024, en el que se busca habilitar a JAPDEVA el desarrollo de infraestructura mediante la modalidad contractual de alianzas estratégicas.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 6.60% con cumplimiento de 21.18%, manteniendo la clasificación de cumplimiento bajo.

## 5. 10) 002891 Construcción de un duque de alba complementario al Muelle de Cruceros

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Aumentar la capacidad instalada del Muelle de Cruceros de Puntarenas por medio de la dotación de un duque de alba que permita atracar cruceros de hasta 334 metros de eslora (largo) ampliando el servicio ofrecido.

**Responsable del Proyecto:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

**Etapa Actual de Proyecto:** Licitación o contratación

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 002891.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), oficio No. CR-INCOP-PE-0108-2026 de fecha 20 de marzo del 2026, oficio No. CR-INCOP-PI-2025-062 de fecha 19 de marzo del 2026 y documentos anexos.

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de INCOP, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado en el seguimiento Anual 2025 del PNDIP, se entrega:

-Perfil de cada proyecto. Estos proyectos no requirieron estudios de prefactibilidad o factibilidad.

- Oficio CR-INCOP-JD-2025-107 comunicación de acuerdo No. 5 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión Ordinaria No. 4497 celebrada el 26 de setiembre de 2025, aprobando el Presupuesto Ordinario 2026, en donde se incluyen ambos proyectos.

- Anexo del Presupuesto Ordinario 2026, firmado por el jefe de la Unidad de Presupuesto donde indican los recursos para el financiamiento de inversiones programadas para el año 2026 en Bienes Duraderos, donde se incluyen los proyectos Duque de Alba y Reforzamiento Puente de Acceso.

– Oficio CR-INCOP-JD-2025-017 comunicación de acuerdo No. 3 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 4468 celebrada el 7 de febrero de 2025, aprobando el pliego de condiciones para la Construcción del nuevo Duque de Alba y ampliación del puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

– Oficio CR-INCOP-JD-2025-060 comunicación de acuerdo No. 7 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 4482 celebrada el 30 de mayo del 2025, aprobando la adjudicación de la Licitación Mayor No. 2025LY-000001-0019200001 para la Construcción del nuevo Duque de Alba y Ampliación del Puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

– Acta 001-2025 de la Comisión de Contratación Administrativa de INCOP, recomendando a la Junta Directiva de INCOP el pliego de condiciones del proyecto Construcción del nuevo Duque de Alba y Ampliación del Puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

– Oficio CR-INCOP-MP-2026-030 donde detalla las acciones realizadas del proyecto Reforzamiento del Puente de Acceso de la Terminal de Cruceros de Puntarenas

Adicionalmente, esta Secretaría verifica en el BPIP el reporte actual del Proyecto, así como la hoja de cálculo de la meta del seguimiento anual en el PNDIP verificando que sea coincidente la misma.

Según los datos del PNDIP con lo reportado en el BPIP es coincidente la información, así como los documentos de respaldo remitidos por el INCOP donde se demuestra que se contó con los recursos y se aprueba el pliego de condiciones, los Acuerdo de la Junta Directiva incluso donde se adjudicación de la Licitación Mayor No. 2025LY-000001-0019200001 para la Construcción del nuevo Duque de Alba y Ampliación del Puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

Es importante aclarar que, debido a las condiciones de los proyectos según el BPIP, la metodología de formulación del seguimiento del PNDIP y a los lineamientos de Seguimiento en caso de que un proyecto no requiera el cumplimiento de alguna de las etapas, estas se dan por cumplidas. Como es el caso de este proyecto que únicamente requiere según la normativa el documento de perfil para poder ejecutarse.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 19.50% con cumplimiento de 93.75%, manteniendo la clasificación de cumplimiento alto.

## 6. 11) 003288 Reforzamiento y rehabilitación del puente de acceso de la terminal Puntarenas por INCOP. (003288 BPIP)

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Contar con un puerto competitivo en la región y atractivo para nuevos clientes, con las mejores condiciones en infraestructura, tecnología y seguridad.

**Responsable del Proyecto:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

**Etapa Actual de Proyecto:** En ejecución

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 003288.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), oficio No. CR-INCOP-PE-0108-2026 de fecha 20 de marzo del 2026, oficio No. CR-INCOP-PI-2025-062 de fecha 19 de marzo del 2026 y documentos anexos.

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de INCOP, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado en el seguimiento Anual 2025 del PNDIP, se entrega:

-Perfil de cada proyecto. Estos proyectos no requirieron estudios de prefactibilidad o factibilidad.

-Oficio CR-INCOP-JD-2025-107 comunicación de acuerdo No. 5 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión Ordinaria No. 4497 celebrada el 26 de setiembre de 2025, aprobando el Presupuesto Ordinario 2026, en donde se incluyen ambos proyectos.

-Anexo del Presupuesto Ordinario 2026, firmado por el jefe de la Unidad de Presupuesto donde indican los recursos para el financiamiento de

inversiones programadas para el año 2026 en Bienes Duraderos, donde se incluyen los proyectos Duque de Alba y Reforzamiento Puente de Acceso.

-Oficio CR-INCOP-JD-2025-017 comunicación de acuerdo No. 3 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 4468 celebrada el 7 de febrero de 2025, aprobando el pliego de condiciones para la Construcción del nuevo Duque de Alba y ampliación del puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

-Oficio CR-INCOP-JD-2025-060 comunicación de acuerdo No. 7 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 4482 celebrada el 30 de mayo del 2025, aprobando la adjudicación de la Licitación Mayor No. 2025LY-000001-0019200001 para la Construcción del nuevo Duque de Alba y Ampliación del Puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

-Acta 001-2025 de la Comisión de Contratación Administrativa de INCOP, recomendando a la Junta Directiva de INCOP el pliego de condiciones del proyecto Construcción del nuevo Duque de Alba y Ampliación del Puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas.

-Oficio CR-INCOP-MP-2026-030 donde detalla las acciones realizadas del proyecto Reforzamiento del Puente de Acceso de la Terminal de Cruceros de Puntarenas

Adicionalmente, esta Secretaría verifica en el BPIP el reporte actual del Proyecto, así como la hoja de cálculo de la meta del seguimiento anual en el PNDIP verificando que sea coincidente la misma.

Según los datos del PNDIP con lo reportado en el BPIP es coincidente la información, así como los documentos de respaldo remitidos por el INCOP donde se demuestra que se contó con los recursos y se aprueba el pliego de condiciones, los Acuerdo de la Junta Directiva incluso donde se adjudicación de la Licitación Mayor No. 2025LY-000001-0019200001 para la Construcción del nuevo Duque de Alba y Ampliación del Puente de acceso del Muelle de Cruceros de Puntarenas y capturas de pantalla de sistema de la Contraloría General de la República (CGR) mediante el cual se muestra la inclusión de dichos proyectos.

Es importante aclarar que, debido a las condiciones de los proyectos según el BPIP, la metodología de formulación del seguimiento del PNDIP y a los lineamientos de Seguimiento en caso de que un proyecto no requiera el cumplimiento de alguna de las etapas, estas se dan por cumplidas. Como es el caso de este proyecto que únicamente requiere según la normativa el documento de perfil para poder ejecutarse.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 33.83% con cumplimiento de 24.81%, manteniendo la clasificación de cumplimiento bajo.

## 7. 12) Desarrollo y Modernización de Puerto Caldera según el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico (003238 BPIP)

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Contar con un puerto competitivo en la región y atractivo para nuevos clientes, con las mejores condiciones en infraestructura, tecnología y seguridad.

**Responsable del Proyecto:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

**Etapa Actual de Proyecto:** Licitación o contratación

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 003238.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), oficio No. CR-INCOP-PE-0108-2026 de fecha 20 de marzo del 2026, oficio No. CR-INCOP-PI-2025-062 de fecha 19 de marzo del 2026 y documentos anexos.

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de INCOP, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado en el seguimiento Anual 2025 del PNDIP, se entrega:

-Oficio CR-INCOP-GG-318-2026 dando un resumen del estado y avances del proceso de licitación para la modernización y concesión del Puerto Caldera, correspondiente al período comprendido entre el año 2025 y la actualidad (2026)

-CR-INCOP-JD-2024-162, comunicación de acuerdo 2 tomado por Junta Directiva de INCOP en sesión No. 4448 celebrada el 4 de setiembre de 2024, aprobando el Informe de Factibilidad del Proyecto de Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera

-CR-INCOP-JD-2024-194 comunicación de acuerdo 2 FIRME tomado por la Junta Directiva en Sesión No. 4457 celebrada el 28 de octubre de 2024, aprobando el Cartel de la licitación del proceso licitatorio para la Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la Modernización de infraestructura y equipamiento de Puerto Caldera.

Adicionalmente, esta Secretaría verifica en el BPIP el reporte actual del Proyecto y el Estudio de Factibilidad, así como la hoja de cálculo de la meta del seguimiento anual en el PNDIP verificando que sea coincidente la misma.

Según los datos del PNDIP con lo reportado en el BPIP es coincidente la información, así como los documentos de respaldo remitidos por el INCOP donde se puede constatar que el proyecto se encuentra en fase final del proceso licitatorio. Seguidamente, el 6 de marzo de 2026, la Junta Directiva del INCOP aprobó la recomendación de adjudicación al Consorcio Sunset.

Adicionalmente, se indica por parte del Gerente General mediante oficio No.

CR-INCOP-GG-2026-0318 de fecha 18 de marzo del 2026 que "Actualmente*, el proceso se encuentra en su etapa final, restando únicamente la formalización del contrato y el inicio de la fase de transición hacia el nuevo concesionario, previsto antes del vencimiento del contrato vigente en agosto de 2026*", También demuestra el INCOP, El acuerdo de la Junta Directiva mediante el cual se aprueba el Informe de Factibilidad del Proyecto de Modernización de Infraestructura y Equipamiento de Puerto Caldera.

Es importante aclarar que, debido a las condiciones de los proyectos según el BPIP, la metodología de formulación del seguimiento del PNDIP y a los lineamientos de Seguimiento en caso de que un proyecto no requiera el cumplimiento de alguna de las etapas, estas se dan por cumplidas o como es el caso de este proyecto al contar con un estudio más complejo como lo es la factibilidad se da por cumplidas las etapas anteriores.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 7% con cumplimiento de 42.86%, manteniendo la clasificación de cumplimiento bajo.

## 8.13) 002646 Rehabilitación y Construcción del Tren Eléctrico Limonense de Carga bajo la responsabilidad del INCOFER (TELCA).

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Modernizar la infraestructura ferroviaria y el sistema de operación del tren de carga, en su tramo de Moín a Muelle de San Carlos, para favorecer el desarrollo económico, social y ambiental de las regiones Huetar Caribe y Huetar Norte, migrando de la actual energía motor con diésel a la energía eléctrica.

**Responsable del Proyecto:** Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)

**Etapa Actual de Proyecto:** Factibilidad

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 002646.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Oficio No. Incofer-PE-OF-0183-2026 de fecha 20 de marzo del 2026 y anexos.

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de INCOFER, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado en el seguimiento Anual 2025 del PNDIP, se entrega:

- INCOFER-CD-ACU-0159-2024 APROBACIÓN CONVENIO CNC - INCOFER- Dictamen GDP MH-DM-OF-1415-2025.

-CONVENIO INCOFER-CNC.

-INCOFER-PE-OF-0370-2025 -oficio CNC-AGI-OF-015-2025

-Anexo Viabilidad

Adicionalmente, esta Secretaría verifica en el BPIP el reporte actual del Proyecto, así como la hoja de cálculo de la meta del seguimiento anual en el PNDIP verificando que sea coincidente la misma.

Según los datos del PNDIP con lo reportado en el BPIP es coincidente la información, así como los documentos de respaldo remitidos por el INCOFER donde se puede constatar que el proyecto presenta avances en la etapa de factibilidad.

También se demuestra los avances en la etapa de proposición del Proyecto Tren Huetar con los documentos probatorios del "Acuerdo No.0159-2024 Aprobación del convenio de cooperación y gestión interinstitucional entre el Consejo Nacional de Concesiones y el INCOFER". "Convenio de cooperación y gestión interinstitucional entre el Consejo Nacional de Concesiones y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles", así como el Anexo denominado "Observaciones para Etapa de Proposición Proyecto Tren Huetar".

Aunado a lo anterior, mediante el oficio No. ncofer-PE-OF-0183-2026, se aclara que "*Referente al Tren Huetar (TELCA), se informa que, dicho proyecto fue sometido en 2023 a una valoración respecto a las observaciones que hicieran, tanto el MIDEPLAN, como el MOPT respecto a los documentos de Preinversión para el proceso inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) en etapa de factibilidad. A partir de ese momento se vio la necesidad de actualizar la información y completar los estudios necesarios para respaldar la factibilidad del proyecto".*

Asimismo, se indica que *"...A pesar de no haberse logrado avanzar con la propuesta, el proceso para la concesión del proyecto por iniciativa privada continúa abierto a la espera de otra propuesta.*

*Adicionalmente, en forma paralela, la institución se encuentra en la búsqueda de recursos de cooperación internacional para finalizar los estudios de Preinversión en etapa de factibilidad y continuar con la fase de inversión (financiamiento, licitación/contratación) del proyecto, en caso de no prosperar la iniciativa privada. En ese sentido, ya se presentó la solicitud formal al Banco de Desarrollo para América Latina (CAF) de apoyo a través de recursos de Cooperación Técnica No Rembolsables para completar los estudios y desarrollar la prefactibilidad y factibilidad del proyecto*".

Es importante aclarar que, debido a las condiciones de los proyectos según el BPIP, la metodología de formulación del seguimiento del PNDIP y a los lineamientos de Seguimiento en caso de que un proyecto no requiera el cumplimiento de alguna de las etapas, estas se dan por cumplidas o como es el caso de este proyecto se cuenta una identificación y avance en los estudios de factibilidad que deben ser actualizados, al contar con un estudio más complejo como lo es la factibilidad se da por cumplidas las etapas anteriores.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 5.88% con cumplimiento de 0%, manteniendo la clasificación de cumplimiento bajo.

## 9. 15) 002192 Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM).

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Contribuir a la reducción del congestionamiento vial en el Gran Área Metropolitana (GAM) y mejorar los tiempos de movilización de los habitantes del Gran Área Metropolitana, mediante el diseño, financiamiento, construcción y operación de un sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP), seguro, eficiente y limpio.

**Responsable del Proyecto:** Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)

**Etapa Actual de Proyecto:** Factibilidad

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 002192.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Oficio No. Incofer-PE-OF-0183-2026 de fecha 20 de marzo del 2026 y anexos.

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de INCOFER, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado en el seguimiento Anual 2025 del PNDIP, se entrega:

- Acuerdo STAP 14505 Para el Endeudamiento MH-STAP-ACDO-1169-2025
- Dictamen GDP MH-DM-OF-1415-2025
- Dictamen Positivo BCCR JD-6282-05
- Documento Factibilidad TRP

– Informe Técnico Gestión de Deuda Pública MH-DGGDP-DCCEP-INF-0017-2025

Adicionalmente, esta Secretaría verifica en el BPIP el reporte actual del Proyecto, así como la hoja de cálculo de la meta del seguimiento anual en el PNDIP verificando que sea coincidente la misma.

Según los datos del PNDIP con lo reportado en el BPIP es coincidente la información, así como los documentos de respaldo remitidos por el INCOFER donde se puede constatar que el proyecto se encuentra con la etapa de factibilidad cumplida.

También se demuestra los avances en la etapa financiamiento, se adjunta el Acuerdo STAP 14505 Para el Endeudamiento MH-STAP-ACDO-1169-2025, el Dictamen positivo del Banco Central de Costa para el Endeudamiento mediante oficio No. JD-6282/05 del 25 de setiembre del 2025.

Es importante aclarar que, debido a las condiciones de los proyectos según el BPIP, la metodología de formulación del seguimiento del PNDIP y a los lineamientos de Seguimiento en caso de que un proyecto no requiera el cumplimiento de alguna de las etapas, estas se dan por cumplidas o como es el caso de este proyecto al contar con un estudio más complejo como lo es la factibilidad se da por cumplidas las etapas anteriores.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 9.25% con cumplimiento de 8.33%, manteniendo la clasificación de cumplimiento bajo.

## 10. 24) 001172 Mejoramiento del Aeródromo La Managua, Quepos.

**Objetivo de la Intervención en el PNDIP:**

Construir una nueva Terminal de pasajeros, accesos y plataforma para seis posiciones en el Aeródromo de La Managua Quepos para mejorar la atención de los usuarios.

**Responsable del Proyecto:** Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

**Etapa Actual de Proyecto:** Diseño

**Relación del Proyecto del PNDIP con el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN**

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo el código 001172.

**Tipo de verificación:** Verificación por Cotejo

**Fuente de Verificación:** Dirección General de Aviación Civil (DGAC), oficio No.DGAC-UPI-OF-081-2026 de fecha 19 de marzo del 2026 y anexos

**Verificación de Avance de Metas:**

Se entrega por parte de la DGAC, la información necesaria para realizar la constatación de avance reportado en el seguimiento Anual 2025 del PNDIP, se entrega:

- Informe del proyecto 7F234 correspondiente al mes de diciembre (20260109-001172- 7F234 Informe DICIEMBRE 2025 Quepos)

-Diseños: (001172-Mejoramiento A. Quepos Diseños)

-Documento de aprobación o autorización de inicio del proceso de licitación: (1.5 Autorización de inicio sin fondos)

Adicionalmente, esta Secretaría verifica en el BPIP el reporte actual del Proyecto, así como la hoja de cálculo de la meta del seguimiento anual en el PNDIP verificando que sea coincidente la misma.

Según los datos del PNDIP con lo reportado en el BPIP es coincidente la información, así como los documentos de respaldo remitidos por de la DGAC donde se puede constatar que el proyecto se encuentra con avances en diferentes etapas como diseño, financiamiento y pre ejecución, incluso mediante informe mensual de avance de proyectos, del proyecto se indica que se remitió la documentación para inicio de licitación de la Fase 2A y mediante oficio No. DGAC-UPI-OF-081-2026, se indican las obras a realizar para cumplir con la etapa de pre ejecución.

Es importante destacar que mediante oficio No. DGAC-DG-OF-2408-2025, de fecha 17 de noviembre del 2025 el Sub director General de la DGAC autorizó "*iniciar el procedimiento de contratación sin el contenido presupuestario, debiendo quedar plasmado en el pliego de condiciones dicha condición, y que, además, el acto final se adoptaría en el momento que se cuente con la certeza de que los fondos necesarios estén debidamente aprobados, reservados y disponibles para esta contratación.*"

Cabe señalar que, debido a las condiciones de los proyectos según el BPIP, la metodología de formulación del seguimiento del PNDIP y a los lineamientos de Seguimiento en caso de que un proyecto no requiera el

cumplimiento de alguna de las etapas, estas se dan por cumplidas o como es el caso de este proyecto al contar con un estudio más complejo como lo es la factibilidad se da por cumplidas las etapas anteriores.

**Resultado de la Verificación:**

Se determina que al cierre del año 2025 se mantiene el porcentaje de avance de 15.50% con cumplimiento de 77.50%, manteniendo la clasificación de cumplimiento medio.