



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

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

2024

Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales

Secretaría de Planificación Sectorial

MOPT 01-06-01-013-2024



INTRODUCCIÓN

El presente informe recopila los principales hallazgos asociados a la verificación de metas del seguimiento anual 2023 del Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP), según los lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación presupuestaria, seguimiento y la evaluación estratégica en el Sector Público en Costa Rica 2023 específicamente el artículo 14, y 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) 2023”* y en respuesta al oficio MIDEPLAN-DM-OF-0294-2024 de fecha 26 de febrero 2024, mediante el cual el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), solicitan efectuar la verificación de metas del año 2023.

Para la verificación del avance de metas del PNDIP 2023 se seleccionaron como muestra un total 12 metas, que corresponde a 11 metas institucionales y 1 meta sectorial que se detallan seguidamente:

1. 001546 Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la Ruta Nacional 32, sección: intersección con la Ruta Nacional 4-Limón.
2. 002172 Ampliación y Mejoramiento del Corredor Vial San José – San Ramón.
3. 002700 Rehabilitación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32.
4. 001197 Estudios, diseños y construcción de la Ruta Nacional 39 (Circunvalación Norte), sección Uruca (Ruta Nacional 108)-Calle Blancos (ent. Ruta Nacional Nº 109). Unidad funcional V.
5. Programa de puentes en la red vial nacional.
6. 002699 Construcción de los Intercambios Viales en La Lima y Taras, y ampliación y mejoramiento de la sección entre los intercambios, Ruta Nacional Nº2, Cartago, MOPT
7. 001686 Rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional Nº1 “Interamericana Norte”, sección: Barranca – Cañas
8. 002484 Segundo Programa de la Red Vial Cantonal
9. 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós
10. Reforzamiento y rehabilitación del puente de acceso de la terminal Puntarenas por INCOP
11. Desarrollo y Modernización de Puerto Caldera según el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico
12. Meta Sectorial: Aumentar el volumen de pasajeros que se transportan en el medio aéreo, mediante el aumento en el porcentaje de variación del volumen de pasajeros



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:

- 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%.*

Al contar el sector con un total de 29 indicadores programados y de acuerdo con los lineamientos antes mencionados corresponde la verificación de 12 metas.

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

- 1. Indicadores del PNDIP que se identifican en la Ley de Presupuesto de la República.*
- 3. Metas vinculadas con la ejecución de programas o proyectos de interés nacional o relacionado con las prioridades de la Presidencia de la República.*
- 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.*
- 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.*

TÉCNICAS DE VERIFICACIÓN

Para las 12 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 doce metas contempladas en el Informe de seguimiento del año 2023 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) 2023”*.

ALCANCE

Este informe se basa en lo observado en las visitas de campo a los proyectos y en la información brindada por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC). La selección de las metas se realizó considerando los recursos y el tiempo disponibles. 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 15 de febrero del 2024 remitido por el Lic. Daniel Soto Castro, Analista del Área de Evaluación y Seguimiento del MIDEPLAN se confirma el aval a las metas seleccionadas para la verificación correspondiente.

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, pero no se contó con la respectiva participación, debido a las funciones relacionadas a su cargo.

LIMITACIONES

No se cuenta con el equipo e implementos obligatorios 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) 2024”*, 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.

Debido a esto la Secretaría de Planificación Sectorial realizó la verificación correspondiente al año 2023, para la cual se consideró necesario realizar una combinación de técnicas entre la verificación in situ y el cotejo de información.



DESARROLLO

VERIFICACIONES DE AVANCE DE OBRA

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

Objetivo del Proyecto:

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.

Objetivos específicos del proyecto:

- Rehabilitar la ruta N.32 tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Construir dos carriles adicionales a lo largo del tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Construcción de 36 puentes vehiculares nuevos y rehabilitación de los 36 puentes existentes a lo largo del tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Disminuir los costos de operación vehicular en el tramo Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Disminuir el tiempo de recorrido en el tramo La Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Mejorar la seguridad vial en el tramo La Intersección con la Ruta Nacional No. 4-Limón.
- Mejorar la regularidad de la superficie de ruedo.
- Construir retornos, intersecciones y pasos a desnivel.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

- Construcción y rehabilitación de 107 kilómetros de carretera a cuatro carriles;
- Construcción de 36 puentes mayores junto a los existentes;
- Construcción de 13 pasos a desnivel (PSV);
- Construcción de 11 Retornos;
- Construcción de 4 intersecciones a nivel:

Acceso Ruta Cantonal a Moín, después de intercambio Moín 1 Km hacia Limón Km 149+800.

Acceso a nuevo estadio Limón estación Km 151+800.

Entronque con la Ruta N° 241 en Santa Rosa Km 152+900.

Entronque con la Ruta N°36 Km 154+300.

- Construcción de 5 intercambios:



Intercambio (IC) Río Frio (Entronque con la Ruta 4).

Intercambio (IC) Guápiles (Entronque con la Ruta 247).

Intercambio (IC) Siquirres (Entronque con la Ruta 10).

Intercambio (IC) TCM (Entronque con acceso a la TCM).

Intercambio (IC) Moín (Entronque con el acceso a Puerto Moín).

- Obras de seguridad

Construcción de 24 puentes peatonales.

Construcción de bahías para autobuses.

Construcción de 18 accesos de calle existentes a la carretera principal.

Construcción de baranda tipo New Jersey para la separación de los flujos de tránsito vehicular.

Construcción de 26.160 metros lineales de ciclovías.

Construcción de 26.180 metros lineales de rutas marginales.

Construcción de redes del sistema de evacuación pluvial.

Pasos de Fauna (Interiores como exteriores).

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. El proyecto reporta en la ejecución un avance real de 83.68%

Logros:

1. Se habilita tramos a cuatro carriles, mejorando la transitabilidad de la ruta.
2. Se cuenta con un paso desnivel habilitado, Ubicados uno al frente a la Bomba Santa Clara Guápiles.

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.

Equipo requerido: Se utilizó vehículo oficial, casco y chalecos de seguridad y cámaras fotográficas.

Verificación de avance de metas: Se realizó la verificación el miércoles 13 de marzo del 2024 por parte de los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial el Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, además se contó con la participación de los señores Alejandro Rodríguez, Ronny Sánchez, Gabriela Moya Montero, Javier Martínez Blanco, Victoria Solís Blanco, Juan Diego Salas Vargas y la Licda. Marielos López Mejía funcionarios del CONAVI.

Resultado de la verificación:

Se realizó visita al proyecto, por lo que se verificaron las obras desde Venecia, de Carrandí, por decisión de la unidad ejecutora, por amenazas de cierre de la ruta por parte de los vecinos del sector de Liverpool, por molestias con la construcción de la obra, e inclusive se invita realizar nuevamente la visita dentro de 15 días para observar el tramo faltante.



Se aprecia un avance considerable de las obras de la estructura de pavimentos, encontrando en el momento de la visita, que la mayoría de la ruta ya cuenta con la rehabilitación y ampliación de la sección típica, poniendo en operación los cuatro carriles en diferentes secciones del proyecto.

Respecto a las estructuras (puentes), se observa que la totalidad de los elementos de puentes, como pilas y bastiones, ya están concluidos. además, se pudo verificar que en el sitio se encuentra en operación pasos vehiculares, el intercambio de Guápiles, la parte superior está concluida y en operación y la inferior se encuentra en operación, con actividades pendientes, y el paso vial superior de Guácimo, se encuentra concluido a nivel estructural, no obstante, faltan actividades como rampas de aproximación vehicular, paso peatonal, señalización estructura de pavimentos, obras pluviales, para la finalización.

Sin embargo, se comentó por parte de la unidad ejecutora el diseño original fue modificado, en diferentes secciones del proyecto, para la construcción de rotonda en lugar de Pasos a desnivel, en cierto punto de dichas secciones. Lo cual se espera que sea una solución temporal, ya que se pretende que ha futuro se realice una contratación adicional para la construcción de los pasos a desnivel, contemplados en el diseño original.

Con respecto a las obras auxiliares como aceras, ciclovías, puentes peatonales y entre otros, se observa un menor avance en los diferentes tramos, considerando que se prioriza la construcción del tronco principal antes de la finalización del contrato con la empresa CHEC.

Se pudo apreciar que, como medida provisional, se utiliza señalización y barreras de concreto en la aproximación de las intersecciones, se cierra el carril interno y se habilita nuevamente para que realice el giro vehicular, con el fin de evitar accidentes, y se aprovecha esta medida para la aplicación de pasos peatonales a nivel, sin embargo, se observa que algunos de estos puntos cuentan con líneas logarítmicas, flechas tipo diente de dragón, y señalización vertical, no obstante no se encuentra en todos los pasos y algunas de estas intersecciones carecen de señalización horizontal y vertical dejando solo las barreras de concreto; lo cual es un aspecto importante a tomar en cuenta, ya que compromete la seguridad de los vecinos y usuarios de la vía.

Las condiciones de operación actuales son muy peligrosas para la población que habita a la vera de la vía, este es un hecho preocupante porque varios poblados son atravesados por la carretera y la falta de infraestructura adecuada y pacificación vial, ha provocado accidentes e incluso fallecidos.

Es importante considerar estos aspectos desde la perspectiva del peatón (Escuelas, colegios, centros de salud ahora son menos accesibles), quedando a la vista, la carencia de pacificación vial.

2. 002172 Ampliación y Mejoramiento del Corredor Vial San José – San Ramón.

Objetivo del Proyecto:

Aumentar el nivel de servicio de las Vías del Corredor Vial San José – San Ramón, Ruta Nacional N° 1, mediante la mejora de su estado e incremento de la capacidad.

Objetivos específicos del proyecto:

- a. Realizar el estudio de factibilidad del proyecto, con cumplimiento de los parámetros y estándares de calidad ambientales, ingenieriles, de seguridad vial y paisajismo vigentes en el país, y con las mejores prácticas internacionales.
- b. Diseñar cada sección del Corredor vial San José-San Ramón, partiendo de la carretera, optimizando la inversión necesaria para cumplir con los niveles de servicios requeridos.
- c. Obtener los recursos económicos necesarios para el financiamiento del proyecto, ya se trate de recursos financieros privados y/o públicos que puedan otorgar entidades nacionales e internacionales, mediante los mecanismos que garanticen las mejores condiciones para hacer el proyecto bancable.



- d. Aumentar la capacidad de la vía para mejorar el flujo vehicular de la ruta principal y reducir el congestionamiento vial, mediante la construcción de carriles adicionales, ampliación de los espaldones y la construcción de intercambios a desnivel.
- e. Disminuir los costos de operación vehicular.
- f. Reducirlas longitudes de colas y tiempos de demora.
- g. Disminuir los costos por mantenimiento vial, a corto y mediano plazo.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

Tramo 1: Autopista General Cañas. Desde la Sabana (0+280) hasta el Intercambio de Circunvalación a la altura del monumento del agua (2+110), en el cual se proyecta la rehabilitación de las calzadas existentes y la construcción de la ampliación necesaria para dotar este tramo de tres carriles de ruedo por sentido con sus respectivos espaldones.

Tramo 2: Autopista General Cañas. Inicia en el intercambio de Circunvalación a la altura del monumento del agua (2+110) y finaliza en el Aeropuerto Juan Santamaría, en el cruce con la Ruta 111 (14+145), donde se propone rehabilitar las calzadas existentes y construir las ampliaciones, con las que se obtengan cuatro carriles de ruedo por sentido con sus respectivos espaldones.

Tramo 3.1: Carretera Bernardo Soto: Entre el Aeropuerto Juan Santamaría (actual intersección con Ruta 111 en estación (14+145) y el puente El Coyol (22+420), en el que se requiere rehabilitar los pavimentos existentes y construir las ampliaciones necesarias para obtener dos carriles por sentido de circulación, separados por una valla tipo New Jersey, con sus respectivos espaldones.

Tramo 3.2: Carretera Bernardo Soto. Inicia en el puente o paso superior al Coyol (22+420) y finaliza en San Ramón (56+570), en el cual se requiere reconstruir el pavimento existente y construir las ampliaciones para dotar este tramo de dos carriles por sentido de circulación con sus respectivos espaldones. Se construirá una valla divisoria tipo New Jersey. El proyecto comprenderá las obras complementarias y de servicio necesarias, incluyendo las vías radiales requeridas para garantizar la calidad del flujo vehicular según los estándares internacionales reconocidos en los convenios suscritos por el país. Por su parte, el proyecto considera intervenir el corredor vial y cuando aplique, la vialidad aledaña en puntos específicos, los cuales permitirán generar mayor fluidez en el tránsito, mejorando la funcionalidad y, en consecuencia, disminuir los tiempos de viaje de los usuarios. Dichas obras permanentes, aprovechadas en beneficio del proyecto y, por lo tanto, formarán parte integral del Corredor Vial. Las obras puntuales identificadas hasta la fecha son las denominadas en adelante "Obras Impostergables (OBIs)" (identificadas en el apartado 2.2.1).

Responsable del Proyecto:

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

Etapa actual del Proyecto

En el mes de diciembre, el fiduciario en coordinación con los funcionarios de la Unidad Administradora de Proyectos se mantuvo enfocado en las actividades de cierre y gestión de los compromisos que aún se mantienen vigentes, hasta la fecha de finalización del Fideicomiso, pactada para el mes de diciembre de 2024.

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



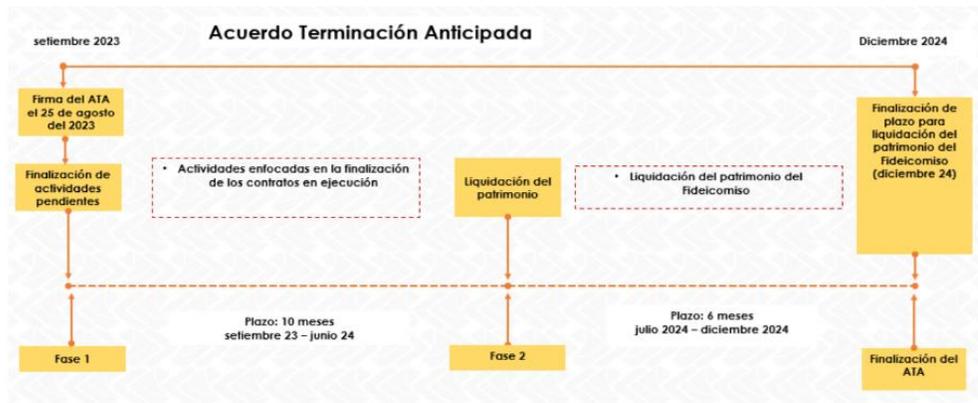
El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo con el código 002172.

Verificación de avance de metas: el viernes 15 de marzo del 2024 los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, comparan los resultados de los distintos informes y la información que es presentada por la encargada de CONAVI, la Licda. Marielos López Mejía.

Equipo requerido: Se utiliza equipo de cómputo e internet.

Resultado:

El proyecto se encuentra en una fase de cierre del fideicomiso, según acuerdo el Acuerdo de Terminación Anticipada (ATA), el cual tiene como fecha de finalización a diciembre del 2024, en el cual se muestra en el siguiente diagrama.



En virtud de la firma del Acuerdo de Terminación Anticipada (ATA), los procesos de contratación del Fideicomiso Ruta Uno quedan limitados a actividades muy específicas según lo que se detalla en el acuerdo y según las disponibilidades presupuestarias que definan los Fideicomitentes.

Adicionalmente, Con la finalización de este contrato, se pretende que se utilice un nuevo modelo de gestión, con la finalidad de concluir el proyecto y así hacer el mejor uso de los recursos y agilización de los procesos constructivos, garantizando la calidad y minimizando los riesgos que este pueda presentar.

3. 002700 Rehabilitación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32.

Objetivo del Proyecto:

Garantizar el tránsito seguro de personas y mercancías por el puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional 32, readecuando la capacidad estructural del puente, reforzándose estructuras y reparación de daños, cumpliendo la normativa vigente.

Objetivos específicos del proyecto:



- Reforzar estructuralmente la subestructura y superestructura del puente, con un diseño estructural acorde a la normativa vigente para el diseño sísmico resistente de puentes.
- Reparar defectos menores como fisuras y desprendimientos de concreto en elementos estructurales.
- Rehabilitar los elementos complementarios del puente, juntas, apoyos, impermeabilización de tablero, capa de rodamiento y aceras.
- Colocar barandas peatonales que protejan al peatón de precipitaciones accidentales voluntarias al vacío.

Descripción del proyecto:

Las principales características que definen el producto que conforman el proyecto son:

- Diseño final actualizado a la normativa vigente del nuevo puente y rehabilitación del puente existente; que contempla: diseño estructural, diseño geométrico, sistemas de drenajes mayores y menores, estructuras de pavimentos, derecho de vía requerido, señalización y seguridad vial y reposición e instalación de servicios públicos.
- Contratación y gestión de los contratos de construcción y supervisión de las obras.
- Gestión ambiental que incluye la obtención de permisos ambientales y de construcción para la ejecución de las obras.
- Gestión social de los involucrados asociados a la construcción de las obras.

Responsable del Proyecto:

El responsable del Proyecto es el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

Etapa actual del Proyecto

El proyecto se encuentra con un avance 69.3% en construcción de la obra y un 94.33% acumulado de la meta PNDIP.

Se llevo a cabo la visita al proyecto, donde se logró observar un avance importante en las obras, además se cuenta con varios frentes de trabajo.

Relación del Proyecto 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 con el código 001469.

Equipo requerido: Se utilizó vehículo oficial, casco y chalecos de seguridad y cámaras fotográficas.

Verificación de avance de metas: Se realizó la verificación el miércoles 07 de marzo del 2024 por parte de los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, además se contó con la participación del Ing. Carlos Jiménez Gonzales Gerente Unidad Ejecutora POEIV del CONAVI-BCIE y la Licda. Marielos López Mejía de la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI.

Resultado:

Como resultado de la visita, se evidencia que el proyecto presenta un avance importante en los siguientes elementos constructivos:

- Se llevo a cabo el reforzamiento de las fundaciones de las pilas y bastiones.
- Demolición y refuerzo de las losas de concreto.
- Refuerzo de la viga cajón con fibra de carbono.
- Colado de ampliación del ancho de las losas de concreto.



Se cuenta con protocolos estrictos de seguridad laboral y gestión ambiental, además se lleva una relación estrecha con los vecinos y los encargados del proyecto, como parte de la gestión social.

El puente contará con barreras laterales, igual que la estructura paralela.

Por otra parte el encargado del proyecto indica que la obra presenta un avance superior al cronograma establecido, en tanto se espera se entregue antes del plazo definido.

4. 001197 Estudios, diseños y construcción de la Ruta Nacional 39 (Circunvalación Norte), sección Uruca (Ruta Nacional 108)-Calle Blancos (ent. Ruta Nacional N° 109). Unidad funcional V.

Objetivo del Proyecto:

Mejorar el estado y capacidad de la red vial nacional por medio de la construcción de la ruta nacional 39 (Circunvalación Norte), sección Uruca (ruta nacional 108)-ruta nacional 32 (carretera Braulio Carrillo)-Calle Blancos (ent. Ruta Nacional N° 109), que contribuya a mejorar el traslado eficiente, económico y seguro de personas y mercancías, al reducir el congestionamiento vial en el Área Metropolitana.

Objetivos específicos del proyecto:

- Disminuir el congestionamiento vial, principalmente en el área urbana de San José.
- Reducir el consumo de combustible y la contaminación. Mejorar la superficie de rodamiento.
- Construir un sistema de drenaje adecuado.
- Dotar al proyecto del adecuado señalamiento vertical y horizontal.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

La construcción de un corredor principal que abarca un tramo total de 5,35 km aproximadamente, iniciando en la intersección de La Uruca (Ruta N°108) y finalizando en la intersección de Calle Blancos.

Se construirán los tres intercambios diseñados, además de las rampas y otras intersecciones menores, así como la construcción de un puente sobre la quebrada Rivera, a partir de la estación 1+040 km aproximadamente.

Entre las estaciones 2+510 y 3+200 aproximadamente, el derecho de vía será de 30 m.

Se construirán todos los puentes, pasos y protecciones que se requieran, en aquellos puntos donde los carriles del corredor inferior se vean afectados por el cauce de la quebrada Rivera.

Responsable del Proyecto:

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

Etapas actuales del Proyecto

El proyecto se encuentra en una etapa de ejecución, el cual es de un 67% de avance acumulado.

Relación del Proyecto 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 con el código 001197.



Equipo requerido: Se utilizó vehículo oficial, casco y chalecos de seguridad y cámaras fotográficas.

Verificación de avance de metas: Se realizó la verificación el miércoles 07 de marzo del 2024 por parte de los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, además se contó con la participación del Ing. Carlos Jiménez Gonzales Gerente Unidad Ejecutora POEIV del CONAVI-BCIE y la Licda. Marielos López Mejía de la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI.

Resultado:

El resultado de la visita se pudo observar que las obras presentan un avance importante, en toda la longitud de la Unidad Funcional V, con varios frentes de trabajo activos, entre ellos: Se cuenta con el 100% de las losas del viaducto, se cuenta con la totalidad del derecho de la vía en propiedad del estado, se cuenta con un avance importante en la marginales inferiores, observando la conformación de la colocación de base y subbase y la instalación de tubería de drenaje, construcción de aceras y cordón y caño, las rampas de acceso cuentan con la pantalla de pilotes y movimiento de tierra, el túnel cuenta con las vigas y losas, movimiento de tierra y drenajes y falta definir la solución de la ventilación de los gases, se cuenta con parte de la construcción de pilotes para el intercambio de la ruta nacional 109.

Con respecto al manejo del tránsito, ha dificultado el avance de las obras dada la gran cantidad de vehículos y la complejidad de la zona urbana donde se encuentra el proyecto, el encargado indica que se ha requerido realizar avances del proyecto de forma aislada, para habilitar el paso temporal de vehículos y así poder avanzar en las obras en los sectores, donde existía el paso original, inclusive se tomó la decisión de eliminar la circulación en el sentido Calle Blancos – Guadalupe.

Adicionalmente se pudo comprobar que, por la realización de las obras, y el manejo temporal del tránsito aumenta considerablemente la congestión vehicular en el sector de la intersección entre la RN 39 y la RN109.

Finalmente, se detecto un error material en la planificación de PNDIP en la línea base se anotó 69%, siendo lo correcto 17% al año 2021, que correspondía únicamente a la etapa de la Unidad Funcional 5, como se muestra en el documento adjunto a diciembre del 2021 en la carpeta del expediente.

5. Programa de puentes en la red vial nacional.

Objetivo del Proyecto:

- Conservar (de forma continua y sostenida) en condiciones adecuadas de operación las rutas nacionales asfaltadas, empleando para ello de manera eficaz y eficiente los recursos destinados para restituir la capacidad funcional de las carreteras.
- Asegurar la seguridad y la conectividad entre comunidades mediante la sustitución la estructura de paso sobre la Quebrada Sube y Baja, en Nosara de Nicoya.

Objetivos específicos del proyecto:

- Permitir el paso de vehículos de todo tipo por la ruta nacional 160 entre Sámara y Barco Quebrado por medio de la construcción del puente sobre el río Buenavista. Mejorar el diseño de la superficie de ruedo. Reducir la vulnerabilidad de la vía ante inundaciones. Mejorar la regularidad de la superficie de ruedo.
- Aumentar la capacidad de carga viva a HL – 93 de acuerdo con la norma AASHTO LRFD Brigde Design Specifications, de forma permanente. Brindar paso seguro de manera permanente a los usuarios que transiten por el puente.

Descripción del proyecto:

Los Proyectos consisten en:



- Construcción de estructura de pavimento, mejoramiento del drenaje pluvial y señalamiento vial para un tramo de la ruta nacional 160 de 27,4 km. Sección típica con dos carriles de 3,3 m y espaldones de 1,2 m. También se incluye la construcción de puentes de dos carriles sobre: Río Lagarto (19 m), Río Buenavista (56 m), Quebrada Cacao (22 m), Río Rempujo (19 m) y Quebrada Esperanza (20 m). Asimismo, se amplía de uno a dos carriles el puente sobre el Río Nosara.
- Se deberá diseñar y construir la nueva estructura de drenaje mayor (puente) requerida para la sustitución de la existente, que cumpla con la normativa vigente, garantice la seguridad de los usuarios, tenga igual número de carriles que la vía principal y mejore en la medida de lo posible el alineamiento horizontal y vertical de la carretera, basado en la ética, las correctas prácticas de la ingeniería y todos los requerimientos indicados en el cartel de licitación. El proyecto consiste en la construcción del puente sobre la Quebrada Sube y Baja en la Ruta Nacional No. 160, en el distrito Sámara. La obra a construir deberá contar con una calzada de 2 (dos) vías, con una longitud estimada de 24,00 metros entre líneas de centro de apoyos, con un ancho de 9,70 metros. Los accesos al puente deberán contemplar en el acceso norte Est. 25+688 - 25+838 para una longitud de 150 metros, y en el acceso sur Est. 25+524 - 25+664 para una longitud de 140 metros. El contratista deberá diseñar la estructura de drenaje mayor, según la normativa vigente, con diseño y estructura segura, eficiente y con la adecuada capacidad para evacuar los caudales de diseño. Dicho diseño deberá contemplar las respectivas protecciones en el cauce (en caso de requerirse), los accesos de aproximación, señalamiento y demarcación vial, reubicación de servicios públicos, aceras que permitan el acceso seguro al puente de los peatones que utilizan la vía, paso temporal, desmantelamiento y traslado de las obras existentes al plantel indicado oportunamente por la Administración o a un relleno sanitario autorizado o a otro (siempre y cuando cumpla con la legislación vigente) en caso de requerirse y cualquier obra adicional que afecte el presupuesto final de la obra al momento de la ejecución (construcción)

Responsable del Proyecto:

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

Etapa actual del Proyecto

Los puentes de Sube y Baja y La Esperanza se encuentran finalizados y con acta de recepción de las obras.

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

Los Proyectos se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo con el código 000753 y 002861

Equipo requerido: Se utiliza equipo de cómputo e internet.

Verificación de avance de metas: el viernes 15 de marzo del 2024 los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, comparan los resultados de los distintos informes y la información que es presentada por la encargada de CONAVI, la Licda. Marielos López Mejía.

Resultado:

Los puentes de Sube y Baja y La Esperanza se encuentra finalizados en un 100%, como consta el acta de recepción con fecha el 15 de diciembre 2023, los puentes fueron recibidos conforme por los ingenieros de la Gerencia de Construcción de vías y puentes del CONAVI, encargados del proyecto.

Cabe señalar que se remitió evidencia fotográfica georreferenciada de las obras realizadas de los puentes, por lo que los elementos constructivos están concluidos.



6. 002699 Construcción de los Intercambios Viales en La Lima y Taras, y ampliación y mejoramiento de la sección entre los intercambios, Ruta Nacional N°2, Cartago, MOPT

Objetivo del Proyecto:

Mejorar la movilidad de personas y mercancías en la Ruta Nacional N° 2, de la red vial estratégica de alta capacidad mediante los procesos de construcción de obra nueva, así como de ampliación y mejoramiento de la existente, con el fin de contribuir con la operatividad de las intersecciones de La Lima y Taras de Cartago y, de la sección de carretera entre ambas intersecciones para el año 2021

Objetivos específicos del proyecto:

- Modificar las características geométricas y operativas de los intercambios de Taras y La Lima mediante la construcción de obra nueva.
- Modificar las características geométricas y operativas de la sección comprendida entre los intercambios de Taras y Lima mediante la ampliación y mejora de este tramo.
- Aumentar la velocidad operativa promedio a través de las mejoras en la infraestructura.
- Disminuir los tiempos de demora en las intersecciones.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

La construcción de los intercambios viales de La Lima y Taras, y la ampliación y mejoramiento a tres carriles por sentido de la sección entre los intercambios, Ruta Nacional N°2. En la intersección con la Av.23 se construirá una rotonda elevada, además se construirán calles marginales para dar acceso a las zonas comerciales.

Responsable del Proyecto:

El responsable del Proyecto es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

Etapas actual del Proyecto

De acuerdo con la visita de verificación, el proyecto se encuentra en la etapa de ejecución, cuenta con un avance de 42.17%.

Relación del Proyecto 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 con el código 002699

Equipo requerido: Se utilizó vehículo oficial, casco y chalecos de seguridad y cámaras fotográficas.

Verificación de avance de metas: Se realizó la verificación el miércoles 29 de febrero del 2024 por parte de los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, además se contó con la participación de las funcionarias de la UPI-MOPT, María Amalia Víquez Mora, María del Carmen Víquez Chaves, Ingeniero Cristian Sandoval Espinoza Unidad Asesora, Sebastián Morales Granados de la UEP-PIT, Ing. Ciro Jiménez Director Unidad Ejecutora, Ing. José Rivas -Unidad Ejecutora.

Resultado:

Se pudo observar que el proyecto presenta avances en tres frentes de trabajo, a saber:



- Intercambio de Taras, donde se aprecia la construcción de las pilas y se encuentra en la colocación de las vigas pretensadas del viaducto, además se observa avance en los rellenos de aproximación con construcción de muros de concreto reforzado y muros de suelo armado.
- En el intercambio en avenida 23 ya se finalizó el paso superior y actualmente se encuentra en operación, aún hay actividades pendientes en las labores de la rotonda inferior y las marginales.
- En el intercambio en La Lima, se trabaja en la construcción de las pantallas de pilotes que conforman los muros del paso inferior que permitirá la circulación en ambos sentidos entre San José y Tejar, con respecto a los viaductos denominados Lima 2 y Lima 3, ya se tiene avance en la construcción de algunas pilas, además, ya en sitio se observó parte del material de concreto prefabricado, que conformará la estructura superior del viaducto.

Se pudo verificar que el proyecto presenta congestionamiento vial, por lo que es un desafío para la ejecución del proyecto, y se busca alternativas en conjunto con ingeniería de tránsito; Sin embargo, se indica que es casi inevitable, tener que realizar restricciones aún mayores en el flujo vehicular para poder ejecutar las obras del paso inferior de la Lima.

Se explica por parte del encargado de la unidad ejecutora que el viaducto de la Lima, llegando al Paseo Metrópoli, se extiende unos metros, con la finalidad de evitar que los rellenos de aproximación queden encima de la estructura del puente del río Taras.

Se pudo apreciar que para el momento de la visita no había cuadrillas en la construcción del proyecto, únicamente se pudo ver operarios realizando labores menores. Adicionalmente queda pendiente la reubicación del tendido eléctrico, en algunos sectores del proyecto.

Respecto a la seguridad vial peatonal, es limitada dado que el tramo de la vía aun no cuenta con señalización, ni la infraestructura, como paso peatonal, aceras entre otros, y lo único que se pudo apreciar era espacio reducidos y demarcados con cintas y postes que permiten la circulación de los peatones, los cuales no brindan seguridad, como se puede verificar en la carpeta del expediente.

Cabe aclarar que es importante brindar la seguridad y paso a los peatones, quienes se han visto afectados al acceso de escuelas, colegios, centros de trabajo, centros de salud, y otros, por la falta medidas temporales que garanticen paso seguro, para la movilidad peatonal y promueva la pacificación vial.

7. 001686 Rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N°1 "Interamericana Norte", sección: Barranca – Cañas

Objetivo del Proyecto:

Mejorar las condiciones de transitabilidad de la Ruta Nacional N° 1, Barranca - Cañas

Objetivos específicos del proyecto:

Ampliar el número de carriles de la Ruta Nacional No. 1 en el tramo Barranca-Cañas.

Aumentar la capacidad en el Tramo Barranca - Cañas, mediante la rehabilitación, y mejoramiento de dicho tramo.

Integrar al Proyecto los componentes de seguridad vial tales como: carril, giro derecho, retornos, delineamiento y demarcación en intersecciones, cruce peatonal con semáforo, puentes peatonales, mejoramiento de taludes laterales, barreras laterales, acera adyacente y acera separada del camino.



Disminuir los accidentes de tránsito debidos a falta de componentes de seguridad vial y falsos adelantamientos. 5. Reducir los tiempos de viaje y costos de operación de los usuarios

Dar continuidad física y temporal a los corredores viales.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

La rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N°1, también denominada Interamericana Norte, en la sección que abarca desde el cruce de Barranca (estación 93+800), intersección con la Ruta Nacional N°23, hasta Cañas, Guanacaste.

Duplicación de 17 puentes, construcción de nuevos intercambios en las intersecciones principales, construcción de puentes peatonales, pasos de fauna aéreos y subterráneos.

Responsable del Proyecto:

El responsable del Proyecto es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

Etapas actual del Proyecto

El proyecto se encuentre en ejecución con un porcentaje de avance global de un 64.05%, además se indica que por parte de la unidad ejecutora se divide el mismo en tres etapas, Barranca-Chomes, Chomes-Limonal y Limonal-Cañas; Cabe aclarar que lo anterior, se adjudicó en dos contrataciones Barranca-Limonal y Limonal-Cañas.

Referente al porcentaje de avance del proyecto, el tramo de Barranca Limonal tiene un avance de 20.06%, que representa un 8.68% del total proyecto, y Limonal-Cañas un avance 97.59% lo que representa un 55.37% de total proyecto.

Relación del Proyecto 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 con el código 001686.

Equipo requerido: Se utilizó vehículo oficial, casco y chalecos de seguridad y cámaras fotográficas.

Verificación de avance de metas: Se realizó la verificación el miércoles 05 de marzo del 2024 por parte de los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, además se contó con la participación de los señores de CACISA Claudio Jiménez Paris, Randall Picado Guerrero, Javier Solano Quirós. Además, los señores Carlos Garces Fajardo, Cristian Sandoval Espinoza de la Unidad Asesora MOPT, y adicionalmente de la UEP-PIT los señores Raúl Morales M, Katherine Cerdas G. y de la empresa CEMOSA al Ing. Wense Rodríguez.

Resultado:

Se realizó la visita al proyecto, en dos etapas, en conjunto con los responsables, con la finalidad de verificar los avances del proyecto.

En el Tramo de Barranca-Limonal se pudo observar, que se encuentra paralizada las obras, y que la mayoría de los elementos constructivos no han sido concluidos, se observan avances en la conformación de los carriles de ampliación, se cuentan con elementos prefabricados como: Vigas de puentes, escamas de muro de contención, que no se han colocado.

Adicionalmente cabe indicar que tanto puentes, pasos elevados, intersecciones, quedaron incompletos en el tramo, por lo cual presentan un deterioro por el abandono, por parte de los encargados informan que se está



buscando la contratación limitada para proteger los elementos constructivos existentes, pendientes de conclusión, para luego realizar una nueva adjudicación que se encargue de las obras.

Los encargados de dicho tramo, recurrieron a una contratación adicional, para realizar labores de seguridad vial, entre ellas demarcación horizontal, relleno de desniveles y bacheo.

Para el Tramo de Limonal-Cañas, se encuentra en una fase de finalización, quedando pendientes algunas labores como protección de superficies de ruedo en marginales, aceras, cordones y caño, barreras de protección y reparación de defectos en el proyecto, antes de la respectiva recepción de la obra. Se comprueba que el tramo está funcionando al 100%.

En lo que respecta a la pacificación vial del proyecto, es importante analizar los dos tramos por separado, respecto al tramo de Barranca-Limonal, este se encuentra temporalmente suspendido y los avances en obras son pocos, por lo que los vecinos no cuentan con ninguna medida de seguridad a lo largo del tramo.

El tramo Limonal-Cañas, el proyecto está en un proceso de recepción de obra, y el mismo cuenta con la infraestructura peatonal correspondientes (Puentes peatonales, pasos peatonales, aceras, señalización vertical y horizontal), según lo observado en la visita al proyecto.

8. 002484 Segundo Programa de la Red Vial Cantonal

Objetivo del Proyecto:

Contribuir a la mejora de la productividad y la reducción de la pobreza en Costa Rica, facilitando la integración de zonas productivas a áreas de consumo y la conexión de la población a servicios públicos y sociales.

Objetivos específicos del proyecto:

Mejorar la calidad de la red de carreteras cantonales, mediante:

(i) intervenciones de rehabilitación y mantenimiento incorporando adaptaciones al cambio climático, que resultarán en reducción de tiempo de viaje y costos de operación; y (ii) el fortalecimiento de las instituciones responsables de la gestión de la red vial.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

De los doscientos millones de dólares estadounidenses (US\$200.000.000.00) provenientes del Convenio de Préstamo para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007) para todos los Gobiernos Locales del país se asignaron al Programa PRVC-I, ya concluido, un total de USD 60 millones, de lo cual quedaron remanentes un total de USD 4,036 millones que se agregan a los USD 140 millones, originalmente reservados para la Segunda Etapa del Programa Red Vial Cantonal, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estos recursos se destinarán a proyectos que comprenden dos componentes:

_Componente 1. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión: este componente comprende actividades de fortalecimiento de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) o sus dependencias responsables de la gestión vial, a través de consultorías en: (i) gestión de activos y planificación de redes viales cantonales, adaptadas al cambio climático; (ii) gestión del ciclo de proyectos (diseño, contratación, ejecución) ; (iii) gestión socioambiental de proyectos; y (iv) seguridad vial.

Se incluyen: (i) la formulación de planes viales quinquenales de conservación y desarrollo en los municipios; (ii) la elaboración de guías y manuales para la gestión socioambiental de las obras; y (iii) el diseño del sistema de gestión de activos viales cantonales.



Las actividades de seguridad vial incluyen: (i) capacitación a cuerpos técnicos de las Municipalidades; (ii) campañas para niños y jóvenes en centros educativos cercanos a los proyectos; (iii) sensibilización a usuarios vulnerables como peatones, ciclistas y motociclistas; y (iv) estudios y auditorías para incorporar medidas de seguridad vial en los proyectos

_Componente 2. Rehabilitación y mantenimiento de caminos y puentes: este componente comprende obras de rehabilitación de vías cantonales y sus puentes con estándares adecuados de seguridad vial, de adaptación al cambio climático y de gestión socioambiental de las obras; la constitución y fortalecimiento de microempresas asociativas de mantenimiento vial rutinario (MEMR) fomentando la perspectiva de género; el mantenimiento rutinario de un grupo de vías a través de MEMRs; y la elaboración de diseños de ingeniería para los proyectos y la supervisión de las obras.

Responsable del Proyecto:

El responsable del Proyecto es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)

Etapas actuales del Proyecto:

La meta está compuesta por catorce puentes por lo que, a la fecha de la verificación, se cuenta con un avance del 50%, en la revisión de los documentos y evidencia fotográfica, se cuenta con las actas de recepción de las obras, de siete puentes, a saber:

- Puente quebrada Bomba Vieja - cantón Puntarenas
- Puente río Agualote - cantón Grecia
- Puente quebrada Ponedero - cantón Nicoya
- Alcantarilla cuadro quebrada Tierra- cantón Palmares
- Alcantarilla de cuadro sobre el río Chagüite - cantón La Unión
- Puente sobre río Torres – cantón Montes de Oca
- Puente vehicular (camino código: 1-19-1292 entronque RN 243) San Isidro - cantón de Pérez Zeledón

Relación del Proyecto 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 con el código 002484

Equipo requerido: Se utiliza equipo de cómputo e internet.

Verificación de avance de metas: el viernes 15 de marzo del 2024 los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, comparan los resultados de los distintos informes y la información que es presentada por la encargada María Amalia Vásquez Mora UPI-MOPT.

Resultado:

Se realiza un cotejo de la información brindada por los encargados de la meta, en el cual se entrega evidencia fotográfica georreferenciada, actas de recepción de las obras (puentes), que corroboran el avance del 50% de la meta PNDIP.

Al momento de dicha verificación no se obtuvo más información correspondiente a los 7 puentes que quedan pendientes de construcción, por lo que no se puede emitir un criterio adicional para el avance de la meta.

Se pudo apreciar en la evidencia fotográfica el paso peatonal de las siguientes obras:

El Puente quebrada Ponedero Puente río Agualote, Puente sobre río Torres, Puente vehicular (camino código: 1-19-1292 entronque RN 243) San Isidro - cantón de Pérez Zeledón, Puente Alcantarilla Cuadro Río Chagüite, en el camino cantonal 3-03-193, La Unión, Puente quebrada Bomba Vieja todos cuenta con paso peatonal a ambos lados



Alcantarilla cuadro quebrada Tirra, Puente quebrada Bomba Vieja cuenta con paso peatonal a uno de sus lados

9. 002786 Construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.

Objetivo del Proyecto:

Ampliar el servicio brindado a los usuarios por medio de la construcción de una pista y ampliación de la infraestructura y equipamiento necesarios para atender aeronaves categoría 4E, en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós

Objetivos específicos del proyecto:

- Construir una pista de contingencia bajo el control de seguridad operacional que evite el cierre temporal del aeropuerto mientras se interviene la pista actual
- Reconstruir la pista actual y otras áreas de movimiento para brindar servicio a aeronaves categoría 4E conforme la normativa y seguridad operacional.
- Ampliar los espacios facilitados de la plataforma de aeronaves a través de la reconstrucción de áreas dañadas y construcción de nuevos aparcaderos.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste principalmente en la reconstrucción de la pista actual del AIDOQ, para lo que será necesario construir una pista paralela, con las mismas dimensiones geométricas (2750x45m), que funcione preliminarmente como pista de contingencia, con el fin de trasladar las operaciones y poder intervenir la principal, esto debido a que no se puede dar un cierre de operaciones del aeropuerto. Este desarrollo implica a su vez, mejorar los sistemas de drenaje y evacuación pluvial, así como la reubicación de sistemas de eléctricos y equipos de navegación aérea. Cabe indicar que esta reconstrucción abarcará intervenciones en toda el área del AIDOQ, por lo que la infraestructura existente, requerirá mejoras y en algunos casos ampliaciones de capacidad, que permitan un adecuado acceso a las aeronaves, manteniendo los niveles de seguridad.

Responsable del Proyecto:

El responsable del Proyecto es la Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

Etapas actual del Proyecto

El proyecto se encuentra con un avance de la meta de un 19,50%

Relación del Proyecto 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 con el código 002786.

Equipo requerido: Se utiliza equipo de cómputo e internet.

Verificación de avance de metas: el viernes 15 de marzo del 2024 los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, comparan los resultados de los distintos informes y la información que es presentada por la encargada María de Los Ángeles Vega de la Dirección General de Aviación Civil.

Resultado:



Para la verificación de la meta, se recibe cronograma de ejecución del proyecto, lista expropiaciones, evidencia fotográfica georreferenciada, acta de recepción de la fase I.

Se pudo verificar que la finalización de la fase I, fue el 15 de diciembre del 2023, según lo indicado en el acta, se recibió de manera provisional, bajo protesta debido que aún tenía pendiente de corregir algunos detalles de las obras como: Demolición y reconstrucción de las losas del paño de prueba, repasar el biselado de las losas de concreto hidráulico, realizar limpieza de los sectores biselados, realizar 100% de las juntas de las losas, reparar hoyuelos en la losas de concreto, realizar los cortes de todas las juntas de construcción transversales y realizar limpieza general del área de entrega de la obra.

Se realizó una inspección el 17 de enero 2024, comprobando que se habían realizado todas las obras por corregir, según inconformidades de acta de recepción, y dando como resultado recepción definitiva de las obras.

Adicionalmente se cuenta con evidencia fotográfica del proceso constructivo de la obra.

10. 003288 Reforzamiento y rehabilitación del puente de acceso de la terminal Puntarenas por INCOP.

Objetivo del Proyecto:

Brindar servicios portuarios seguros a los usuarios de la Terminal de Cruceros en Puntarenas, mediante el mantenimiento correctivo de la estructura del puente de acceso.

Objetivos específicos del proyecto:

- Reparar las Losa del Puente de Acceso en aquellas zonas que presentan desprendimiento de concreto y acero de refuerzo expuesto.
- Rehabilitar el recubrimiento de concreto de las vigas transversales del Puente de Acceso
- Construir una plataforma paralela al Puente de Acceso que permita soportar las cargas laterales
- Dar el mantenimiento preventivo y correctivo anual de acuerdo con lo que establecido en el Plan de Mantenimiento del Muelle de Cruceros.

Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en el reforzamiento de la estructura del Puente de acceso para las cargas laterales que permita poder resistir la demanda sísmica para una vida útil de 20 años, rehabilitar el recubrimiento de concreto de las vigas transversales, además de dar mantenimiento preventivo a los angulares y pilotes, así como a la losa de concreto. Mediante Contratación Directa N° 2017CD-000040-01 para "Análisis Estructural del Muelle de Puntarenas se contrata a la empresa Camacho y Mora S.A., quienes realizaron una evaluación del estado de la Terminal Puntarenas.

Responsable del Proyecto:

El responsable del Proyecto es el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

Etapas actual del Proyecto:

De acuerdo con la visita de verificación, el proyecto está en la etapa de ejecución y cuenta con un avance de la meta de un 37%.

Relación del Proyecto 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 con el código 003288



Equipo requerido: Se utilizó vehículo oficial, casco y chalecos de seguridad y cámaras fotográficas.

Verificación de avance de metas: Se realizó la verificación el miércoles 11 de marzo del 2024 por parte de los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar, el Lic. Jurguen Mejías Granados, y la Ing. Kattia Zuñiga Villalobos, además se contó con la participación de los ingenieros de INCOP, Bernal Herrera Encargado del Muelle Puntarenas Analista de Planificación Luis Diego Sánchez Ruiz, Jefa de Planificación INCOP Natalia Álvarez Quesada, Johan Yee Liu Ingeniero de Control de Calidad.

Resultado:

Con la visita del proyecto se recibe el cronograma de trabajo y avances en la rehabilitación del muelle, además se pudo observar el duque de alba terminado, y listo para ser utilizado, adicionalmente se accede a la pasarela inferior del muelle, y se observó los trabajos en los pilotes, con el pulido a chorro de arena (sandblastado) para limpieza y alisado de superficies, posteriormente se le aplica un producto de protección SIGMASHIELD 880, recubrimiento epóxico de dos componentes de alto espesor, resistente al agua de mar, corrosión, resistente a la abrasión. De la totalidad de los pilotes a intervenir, se observó que hay tres estados de avance: pilotes con protección concluida, pilotes en proceso de limpieza y pilotes sin intervención iniciada.

El encargado del proyecto, indica que las piezas de estructuras de acero dañadas por la corrosión deben ser sustituidas, y se están trabajando las nuevas piezas en un taller en la zona de la Guácima, Alajuela, para luego ser trasladadas e instaladas a la estructura del muelle, las mismas vienen con pintura de protección requerida para solo hacer la colocación.

11. 003238 Desarrollo y Modernización de Puerto Caldera según el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico

Objetivo del Proyecto:

Mejorar los servicios portuarios mediante la modernización del muelle de Caldera con infraestructura y equipo adecuado

Objetivos específicos del proyecto:

1. Dotar a Puerto Caldera de infraestructura eficiente para la atención de servicios portuarios.
2. Contar con maquinaria moderna y adecuada para los servicios que se prestaría en Puerto Caldera.
3. Reducir las tasas de ocupación de los puertos al nivel óptimo de operación.
4. Reducción de los tiempos de espera de las embarcaciones.

Descripción del proyecto:

Este proyecto pretende enfrentar parte del rezago en infraestructura que enfrenta el país y modernizar y desarrollar en el modo marítimo, específicamente para el Puerto de Caldera y la operación de este. Así, se pretende hacer un puerto competitivo en la

región y atractivo para nuevos clientes, con las mejores condiciones en infraestructura, tecnología y seguridad. La iniciativa que se presenta consiste en el desarrollo de una serie de actividades definidas en las fases A y B descritos en el Plan Maestro del Litoral Pacífico con énfasis en Puerto Caldera

Responsable del Proyecto:



El responsable del Proyecto es el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)

Etapa actual del Proyecto

Este proyecto se encuentra en etapa de prefactibilidad, con un avance de la meta de un 3%

Relación del Proyecto 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 con el código 003238

Equipo requerido: Se utiliza equipo de cómputo e internet.

Verificación de avance de metas: el lunes 18 de marzo del 2024 los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, comparan los resultados de los distintos documentos y la información que es presentada por el ingeniero Víctor Morales Figueroa, del área Fiscalizadora del proyecto.

Resultado:

Se realiza verificación de la meta, por medio del cotejo de documentos, en el que se remite el cronograma del proyecto a través de una presentación en powerpoint, por medio del cual se determinó que a diciembre 2023 el único entregable que se tenía programado corresponde a la primera versión del Informe de Prefactibilidad.

Entre los documentos presentados se tiene el refrendo del proyecto por parte de Contraloría General de Republica, que indica *“Se otorga refrendo al contrato denominado “Re documentación Total Número Dos del Contrato de Servicios de Asesoría Transaccional para la Debida Diligencia, Elaboración de Estudios de Prefactibilidad y Factibilidad, Proceso de Precalificación y Licitación, y Gestión de Contratación y Adjudicación para la Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos (“COPSP”) al Sector Privado del Proyecto Modernización y Expansión del Puerto Caldera”.*

12. Aumentar el volumen de pasajeros que se transportan en el medio aéreo, mediante el aumento en el porcentaje de variación del volumen de pasajeros

Objetivo de 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 pasajeros.

Descripción:

La Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT todos los años publica el Anuario de estadístico del Sector, con información relevante de todas las instituciones del Sector, el mismo incluye la cantidad de pasajeros que se movilizan en el medio aéreo, ya sea en vuelos nacionales o internacionales.

Con estos datos se calculará el porcentaje de variación, el cual mide el aumento o disminución del volumen de pasajeros con respecto al años anterior.

Responsables:

Este objetivo se lleva a cabo entre la Secretaría de Planificación Sectorial y Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

Equipo requerido: Se utiliza equipo de cómputo e internet.



Verificación de avance de metas: lunes 18 de marzo del 2024 los funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial Ing. Elías Quesada Aguilar y el Lic. Jurguen Mejías Granados, comparan los resultados de los distintos informes y la información que es presentada por Dirección General de Aviación Civil (DGAC)

y Secretaría de Planificación Sectorial.

Resultado:

Mediante oficio DGAC-UPI-OF-051-2024 de la Dirección General de Aviación Civil, se informa la actualización de los datos del traslado de pasajeros nacionales e internacionales lo cual sirve de insumo al proceso Planificación Estratégica Multimodal de Infraestructura y Servicios de Transporte, quienes realizan el cálculo de la variación de pasajeros con respecto al año anterior.

Lo anterior debido a que a la fecha de corte del seguimiento anual del 2023 PNDIP, no se contaba con los datos completos para reportar el avance.

Mediante oficio indicado anteriormente, se incluyo en el calculo los pasajero el Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños y Aeropuerto Internacional de Limón, lo cual refleja un cambio mínimo en el resultado del indicador donde pasa de 16.25% a 16.26% . Se muestra en el siguiente cuadro del cálculo:

Porcentaje de variación del volumen de pasajeros de un año con respecto al anterior (Incluye vuelos nacionales e internacionales)		
$\%var = \frac{V_{act} - V_{ant}}{V_{act}} * 100$		
	%var	: porcentaje de variación
	V _{ant}	: volumen de pasajeros del año anterior.
	V _{act}	: volumen de pasajeros del año actual.
Pasajeros totales 2022	Pasajeros totales 2023	% var
6 062 867	7.240.302	16,26%