



31 de mayo del 2026

CARTA-MOPT-DM-UE-PIVMU-571-2026

Señor  
Efraim Zeledón Leiva  
Ministro de Obras Públicas y Transportes

Asunto: Informe de Fin de Gestión del rol de Gerente de la Unidad Ejecutora del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIV-MU). Período 2 de octubre del 2023 - 31 de mayo de 2026.

Estimado señor:

Sirva la presente para saludarle y, en atención al artículo 41, inciso 36), del Reglamento Autónomo de Servicios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), rendir el Informe de Fin de Gestión correspondiente al desempeño como Gerente de la Unidad Ejecutora del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIV-MU), durante el período comprendido entre el 2 de octubre de 2023 y el 31 de mayo de 2026 (ambos inclusive), conforme a las *Directrices que deben observar los funcionarios obligados a presentar el Informe Final de su Gestión*, D-1-2005-CO-DFOE.

El PIV-MU, financiado mediante el Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR y cofinanciado con los Contratos de Préstamo No. 3071/OC-CR y No. 3072/CH-CR, todos suscritos con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), es ejecutado por el MOPT con el objetivo de finalizar la construcción de la nueva carretera a San Carlos, contribuyendo a mejorar la conectividad, la competitividad y el desarrollo regional del país.

Para su ejecución, el programa cuenta con un esquema organizativo que articula la participación del MOPT como Organismo Ejecutor, la Unidad Ejecutora del Programa (UEP), responsable de la gestión técnica, administrativa y operativa, y los mecanismos de gestión fiduciaria y supervisión requeridos para la adecuada administración de los recursos. Este modelo busca asegurar la eficiencia en la ejecución, la transparencia en la gestión y el cumplimiento de las condiciones establecidas en el contrato de préstamo.



El presente informe expone los principales resultados alcanzados durante el período, el estado actual de la ejecución del programa, las condiciones financieras y contractuales vigentes, así como los principales riesgos identificados y las recomendaciones orientadas a facilitar la continuidad de la gestión.

En conjunto, la gestión realizada se orientó a establecer las condiciones necesarias para la activación financiera y operativa del programa, así como a sentar las bases técnicas e institucionales que permitan a la Gerencia continuar la ejecución bajo un marco robusto y consistente.

Cordialmente,

Mario Campos Vega  
Gerente  
Unidad Ejecutora – PIV–MU

MCV

c.d. Sr. Pablo Camacho Salazar, Viceministro de Infraestructura  
Srita. Tamara Montenegro Montenegro, Gestión de Servicios de Personal





MINISTERIO DE  
OBRAS PÚBLICAS  
Y TRANSPORTES

GOBIERNO  
DE COSTA RICA

# Informe Fin de Gestión

Gerente

Unidad Ejecutora – PIV–MU

2 de octubre del 2023 – 31 de mayo de 2026

Ing. Mario Campos Vega

No. de Cédula: 8-0078-0302



## Contenido

Presentación .....	3
Base Legal .....	6
Resultado de la Gestión.....	7
Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIV-MU) .....	7
Antecedentes .....	7
Objetivo General.....	10
Objetivo Específico .....	10
Descripción .....	10
Componente Único. Intervenciones en la Ruta Nacional 35 (RN-35).....	10
Costo del Programa y Fuente de Financiamiento .....	11
Cumplimiento de Condiciones .....	11
Mecanismo de Ejecución .....	13
Ejecución y Estado Actual del Programa .....	20
Estado de ejecución de los proyectos .....	20
Expropiaciones y derecho de vía .....	22
Gestión ambiental y social.....	23
Principales limitaciones .....	29
Conclusión .....	31
Cambios en el Entorno .....	31
Proceso de Contratación CR-L1151-PO0004 Diseño & Construcción del Tramo Central de la Ruta Nacional No. 35. ....	31
Sistema de Control Interno (SCI) y Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI) de la Unidad Ejecutora .....	33
Estado de la Autoevaluación .....	33
Principales logros alcanzados de conformidad con la Planificación Institucional.....	33
Estado del seguimiento de los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública.....	35
003371 Construcción de obras Carretera San Carlos, RN 35 .....	35
Plan Nacional de Desarrollo de Inversión Pública (PNDIP) .....	37
Estado de los proyectos más relevantes en el ámbito de los programas pendientes de concluir .....	37
Administración de los Recursos Financieros asignados .....	38
Proyecciones de ejecución de desembolsos .....	39



Escenario 1: Extensión de plazo por 12 meses del Contrato de Préstamo No. 3071/OC-CR y del financiamiento del Tramo Central por parte del BID .....	39
Escenario 2: Sin extensión de plazo por 12 meses del Contrato de Préstamo No. 3071/OC-CR, se ejecutan los \$32 millones del contrato de préstamo 3072/CH-CR, y el Gobierno de la República busca el financiamiento del 100% del costo de Tramo Central .....	39
Sugerencias para la buena marcha de la Unidad Ejecutora .....	41
Estado actual del cumplimiento de las disposiciones giradas por la Contraloría General de la República .....	44
Estado actual del cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones giradas por otro órgano de control externo .....	44
Estado actual de cumplimiento de las recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna .....	44
Conclusiones Generales de la Gestión.....	44
Anexo 1.....	46
Registro Fotográfico de los proyectos.....	46
Anexo 2.....	49
Canales Digitales del Programa .....	49



## Presentación

El presente informe se emite en apego al Artículo 41 inciso 36) del Reglamento Autónomo de Servicios (RAS) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el cual establece la obligación de rendir un Informe de Fin de Gestión a la jefatura inmediata al dejar el cargo de forma temporal o definitivamente, por lo que, en este acto, se hace la rendición de cuentas, según las *“Directrices que deben observar los funcionarios obligados a presentar el Informe Final de su Gestión según lo dispuesto en el inciso e) del artículo 12 de la Ley General de Control Interno”*, D-1-2005-CO-DFOE, sobre los resultados relevantes alcanzados, el estado de las principales actividades propias del Gerente de la **Unidad Ejecutora del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIV-MU)**, correspondiente al período comprendido entre el 2 de octubre del 2023 y el 31 de mayo de 2026 (ambos inclusive).

Los PIV-MU es financiado mediante el **Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR** y cofinanciado por los **Contratos de Préstamo No. 3071/OC-CR, y 3072/CH-CR**, suscritos con el **Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**, es ejecutado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en su condición de Organismo Ejecutor (OE), con el propósito mejorar la competitividad de los sectores productivos agrícola y turístico de la Región Huetar Norte, robusteciendo la condiciones de circulación entre las zonas norte y centro del país de forma segura, esto mediante la terminación de la **Ruta Nacional No. 35, nueva carretera a San Carlos**.

Para su implementación, se realizó la evaluación de capacidad institucional, encontrando que, si bien el MOPT cuenta con experiencia en la ejecución de proyectos de inversión financiados con fondos del BID, para la ejecución del PIV-MU necesita reforzar su capacidad institucional a nivel operativo y técnico, con dos líneas de acción principales. Por una parte, crear una **Unidad Ejecutora del Programa (UEP)** con autonomía para la gestión del programa, liderada por funcionarios de la entidad con capacidad de toma de decisiones e integrada con consultores contratados con recursos del programa, cuya capacidad operativa se complemente con un **Fideicomiso de Pagos** y una **Firma de Supervisión FIDIC**. Definiendo mecanismos y procedimientos claros para los principales procesos de gestión del programa, que garanticen la agilidad y simplificación en la toma de decisiones.

La creación de la UEP respondió a un proceso estructurado que integra la planificación sectorial, la gestión de financiamiento internacional y la adecuación organizacional del ministerio.

En su fase inicial, el proyecto de la Ruta Nacional No. 35, nueva carretera a San Carlos fue formalizado dentro del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), contando con aval sectorial y alineamiento con instrumentos estratégicos como el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNIP)



y el Plan Nacional de Transporte, lo que permitió sustentar su prioridad e impacto país.

El Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR, estableció, como condición para la ejecución del programa y el acceso a los recursos, la conformación de la UEP con responsabilidades integrales en la gestión del proyecto. En cumplimiento de estas disposiciones, el Despacho Ministerial instruyó formalmente la gestión para la creación de la UEP, la cual fue tramitada ante el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) como una reorganización administrativa.

Mediante el oficio DM-2024-2344, fechado 25 de septiembre de 2024, el MOPT presentó el sustento técnico, legal y organizacional de la propuesta, destacando su carácter obligatorio derivado del contrato de préstamo. Como resultado del análisis correspondiente, **MIDEPLAN aprobó la creación de la UEP** mediante el oficio MIDEPLAN-DM-OF-0886-2024, fechado 3 de octubre de 2024, estableciéndola como una **dependencia operativa adscrita directamente al Despacho Ministerial, sin subdivisiones internas y de naturaleza temporal, vinculada a la ejecución del programa.**

Según consta en el oficio PI-PGOI-2024-112 de fecha 14 de octubre de 2024, la citada creación fue operativizada a nivel institucional mediante la actualización del Catálogo Organizacional y la asignación del **Centro de Costo No. 10 5 100 000 950 (E).**

En este contexto, resulta relevante destacar que la implementación del programa no solo implicó la estructuración técnica y organizacional descrita, sino también un proceso complejo de **gestión financiera y presupuestaria a nivel país**, orientado a lograr la incorporación efectiva de los recursos del financiamiento internacional en el Presupuesto Nacional. En particular, la formalización del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR por un monto de US\$225 millones requirió la adopción de medidas extraordinarias para su incorporación presupuestaria, considerando las restricciones derivadas de la aplicación de la regla fiscal y los límites de endeudamiento del sector público.

Lo anterior implicó la articulación interinstitucional entre el MOPT, el Ministerio de Hacienda y otras instancias del Estado, así como la promoción de instrumentos legales que permitieran exceptuar dichos recursos de las restricciones vigentes, en atención a su naturaleza como gasto de capital destinado a infraestructura estratégica. Este proceso resultó determinante para garantizar la **activación financiera del programa**, asegurando la disponibilidad de recursos para la ejecución de las obras, consultorías y servicios requeridos.

Al amparo del artículo 120 del Estatuto del Servicio Civil, en fecha 2 de octubre de 2023 se asignaron, hasta por un período de 60 días hábiles, las tareas gerenciales correspondientes al rol de Director de la Unidad Asesora,



ocupando el puesto en propiedad No. 013009, de la Clase Profesional Jefe del Servicio Civil 3, G. de E. Ingeniería Civil, con una prórroga, por un plazo similar, a partir del 8 de enero de 2024; teniendo que, en fecha 16 de abril de 2024, se dio el ascenso interino interinstitucional en el puesto No. 503629, de la Clase Gerente de Servicio Civil 1, Sin G. de E., contando inicialmente con el Convenio de Préstamo No. 2024-002, y posteriormente con la Resolución No. RES-DGRH-URL-2026-036, para ejercer formalmente el rol de Gerente, el cual se deja a partir del 31 de mayo de 2026 en razón de las **gestiones administrativas para ocupar el puesto No. 381886, de la Clase Gerente de Servicio Civil 1, G. de E. Ingeniería Civil, para desempeñar en el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) el rol de Gerente de la Unidad Ejecutora San José-San Ramón (UESR), para lo cual se cuenta con los siguientes respaldos:**

- **CARTA-CONAVI-CA-DIE-605-2026**, de fecha 14 de mayo de 2026, con Asunto: Gestión de nombramiento Gerente de Servicio Civil 1, Unidad Ejecutora San José- San Ramón
- **CARTA-CONAVI-CA-DIE-GRH-DAP-243-2026**, de fecha 20 de mayo de 2026, con Asunto: Formalización de posible nombramiento interino CONAVI.
- **RES-PERSGS-MOPT-DVAGE-0003-2026**, de las 7:00 del día 25 del mes de mayo del 2026, con la cual se otorga licencia sin goce de salario hasta por cuatro (4) años a partir del 01 de junio de 2026 hasta el 01 de junio de 2030.
- **CARTA-CONAVI-CA-DIE-GRH-DAP-265-2026**, de fecha 27 de mayo de 2026, con Asunto: Comunicado de cese de ascenso interino interinstitucional CONAVI y nuevo nombramiento interino CONAVI



## Base Legal

Ley No. 9899 publicada en el [Alcance Digital No. 256](#) al Diario Oficial La Gaceta No. 239 del 29 de setiembre del 2020.

Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR, suscrito el 10 de enero de 2024.

Contrato Modificatorio a los Contratos de Préstamo No. 3071/OC-CR, y 3072/CH-CR, suscrito el 10 de enero de 2024.

Reglamento Operativo del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, con No Objeción del BID en fecha 1° de julio de 2024, mediante oficio O-CID/CCR-481/2024.

Oficio MIDEPLAN-DM-OF-0886-2024, fechado 3 de octubre de 2024.

Oficio PI-PGOI-2024-112 de fecha 14 de octubre de 2024.



## Resultado de la Gestión

### Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIV-MU)

#### Antecedentes

El proceso del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana (PIV-MU), y de su Unidad Ejecutora (UEP) se configuró en el marco de un desarrollo progresivo que integra fases técnicas, financieras, legales y organizacionales, iniciadas en el primer trimestre de 2023 y culminadas en el segundo trimestre de 2024.

La primera etapa corresponde a la **Misión de Identificación de marzo de 2023**, con la cual se inició formalmente la preparación de la operación CR-L1151. En esta fase se definió el alcance estratégico del programa, centrado principalmente en la finalización de la Ruta Nacional No. 35, así como su estructuración inicial en componentes de infraestructura vial y movilidad urbana. Asimismo, se identificaron los requerimientos clave para avanzar en la operación, incluyendo la actualización de estudios técnicos, la estructuración financiera del programa y, especialmente, la necesidad de evaluar y fortalecer la capacidad institucional del MOPT como condición para garantizar una ejecución efectiva.

En una segunda etapa, durante la **Misión de Análisis de julio de 2023**, se realizó una revisión detallada de la viabilidad técnica, organizacional, ambiental y financiera del programa. En este contexto, se identificaron riesgos relevantes ligados a la complejidad del proyecto —incluyendo aspectos geotécnicos, ambientales y de gestión contractual— y se enfatizó en la necesidad de contar con un equipo técnico especializado y dedicado exclusivamente a la ejecución. En particular, se reconoce de manera explícita la importancia de conformar una unidad ejecutora robusta, con competencias en gestión de proyectos, adquisiciones, supervisión técnica y manejo socioambiental, sentando las bases conceptuales de la futura UEP.

Posteriormente, en la **Misión Especial de agosto de 2023**, el proceso adquiere una dimensión operativa y financiera más definida. En esta fase se construye una hoja de ruta integral que articula la terminación anticipada del contrato PIT-115.LPI-O-2019, la reasignación de sus recursos financieros y su utilización para la Ruta Nacional No. 35, así como la definición de cronogramas, responsabilidades institucionales y mecanismos de coordinación. Este ejercicio permitió estructurar las condiciones para viabilizar el financiamiento del PIV-MU y reforzó la necesidad de contar con una unidad ejecutora especializada, de manera tal que sea capaz de administrar múltiples flujos de recursos, contratos y obligaciones.

Un hito fundamental tiene lugar con la **suscripción del Acta de Negociación el 17 de octubre de 2023**, en la cual el Gobierno de Costa Rica y el BID acuerdan los términos y condiciones del Contrato de Préstamo CR-L1151, así



como las modificaciones necesarias de los Contratos de Préstamo No. 3071/OC-CR, y 3072/CH-CR. Este instrumento formaliza los acuerdos alcanzados en las etapas previas, incluyendo ajustes al alcance del programa, condiciones financieras y aspectos operativos, consolidando la estructura base del financiamiento y dejando establecidos los elementos que posteriormente se traducirán en obligaciones contractuales para el Estado.

La fase de formalización jurídica se concreta con la suscripción, el **10 de enero de 2024**, de dos instrumentos clave. En primer lugar, el **Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR**, mediante el cual el BID otorga un financiamiento por US\$225 millones para el desarrollo del programa. Este contrato no solo define los términos financieros, sino que establece de manera explícita el modelo de ejecución, designando al MOPT como OE y disponiendo que la gestión del programa se realice a través de una UEP, dotada de un equipo interdisciplinario con dedicación exclusiva y responsabilidades integrales en planificación, adquisiciones, gestión financiera, supervisión técnica y gestión ambiental y social.

De forma complementaria, se suscribe el **Contrato Modificadorio N.º 1 de los Contratos de Préstamos No. 3071/OC-CR y No. 3072/CH-CR**, el cual permite la reasignación de recursos del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) hacia la financiación parcial de la Ruta Nacional No. 35. Este contrato establece además condiciones específicas para la utilización de dichos recursos, entre ellas el cumplimiento de las condiciones previas definidas en el Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR, generando una integración funcional entre ambas operaciones y reforzando las exigencias institucionales sobre el organismo ejecutor.

De manera paralela a la formalización contractual del financiamiento, el programa enfrentó un proceso sustantivo para asegurar su **viabilización presupuestaria dentro del ordenamiento fiscal nacional**. Si bien el Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR fue suscrito el 10 de enero de 2024, su incorporación al Presupuesto Nacional no fue inmediata, debido a limitaciones de carácter técnico y legal asociadas a la aplicación de la regla fiscal y al nivel de endeudamiento del Gobierno Central.

En este contexto, se desarrollaron gestiones orientadas a habilitar mecanismos excepcionales que permitieran incorporar los recursos mediante Decreto Ejecutivo, conforme a lo dispuesto en la Ley No. 9899, así como la promoción de ajustes normativos que viabilizaran su ejecución como gasto de capital. Este proceso incluyó la formulación de solicitudes formales de incorporación presupuestaria, la definición de fuentes de financiamiento específicas y la adecuación de registros en los sistemas financieros del Estado.

Finalmente, la incorporación de los recursos por un monto equivalente a más de ₡114 mil millones permitió dotar al programa de **capacidad efectiva de ejecución financiera**, habilitando el flujo de recursos hacia el mecanismo fiduciario y asegurando la sostenibilidad operativa del esquema de ejecución definido.

Ambos instrumentos contractuales introducen **condiciones previas al primer desembolso** que resultan determinantes para la creación de la UEP. Entre estas destacan la obligación de designar y contratar un equipo técnico completo con perfiles especializados (gerencia del programa, coordinación técnica, adquisiciones, planificación, gestión financiera, especialistas ambientales y sociales), así como la aprobación del Reglamento Operativo del Programa, la estructuración de los procesos de adquisiciones y la implementación de sistemas adecuados de gestión y control.

De manera consecuente con estas disposiciones contractuales, el Despacho del Ministro del MOPT giró instrucciones formales a la Unidad de Planificación Institucional (UPI) para iniciar las gestiones necesarias tendientes a la creación de la UEP.

Como parte del proceso formal de reorganización administrativa, el MOPT elaboró y remitió a MIDEPLAN la solicitud correspondiente mediante el oficio DM-2024-2344, en el que se expone el sustento jurídico, técnico y organizacional para la creación de la UEP. En dicha solicitud se destaca que la creación de la UEP no responde únicamente a una necesidad institucional interna, sino a una obligación derivada de un contrato internacional de financiamiento, lo que le confiere un carácter vinculante y prioritario dentro de la estructura organizacional del ministerio.

El análisis realizado por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) reviste especial relevancia en el proceso, dado que esta entidad evalúa la propuesta bajo el marco normativo aplicable a reorganizaciones administrativas fundamentadas en ley. En su resolución, MIDEPLAN reconoce que, aunque la Ley NO. 9899 no establece explícitamente la creación de la UEP, sí remite a los contratos de préstamo individuales como instrumentos que regulan las condiciones de ejecución, dentro de los cuales se incluye expresamente la creación de dicha unidad.

En virtud de lo anterior, MIDEPLAN aprueba formalmente la creación de la UEP, definiéndola como una dependencia operativa de carácter temporal, adscrita directamente al Despacho Ministerial del MOPT, sin subdivisiones internas y conformada por un equipo interdisciplinario de especialistas. Asimismo, se establece que su temporalidad está vinculada al periodo de ejecución del programa financiado, el cual contempla un horizonte inicial asociado al plazo de desembolsos del préstamo.



Cabe destacar que, desde una perspectiva organizacional, la creación de la UEP responde a la necesidad de dotar al programa de una estructura ágil, especializada y con dedicación exclusiva, capaz de gestionar de manera eficiente los múltiples componentes del proyecto, incluyendo la planificación, las adquisiciones, la supervisión técnica, la gestión financiera, la atención de aspectos ambientales y sociales, así como la relación con actores relevantes.

Una vez emitida la aprobación por parte de MIDEPLAN, el proceso de creación de la UEP entra en una fase de implementación administrativa interna dentro del MOPT. En este ámbito, la UPI procedió a materializar los cambios en la estructura organizacional mediante la actualización del Catálogo Organizacional, asignándole el **Centro de Costo No. 10 5 100 000 950 (E)**, lo que permite su operativización desde el punto de vista presupuestario, financiero y administrativo.

Esta acción resulta fundamental, en tanto habilita la gestión de recursos humanos, financieros y logísticos necesarios para el funcionamiento efectivo de la unidad, asegurando que la estructura organizativa aprobada se traduzca en capacidades reales de ejecución. Asimismo, se coordina con distintas dependencias institucionales para garantizar la adecuada integración de la UEP dentro del aparato administrativo del ministerio.

#### Objetivo General

Mejorar la competitividad de los sectores productivos agrícola y turístico de la región Huetar Norte.

#### Objetivo Específico

Mejorar las condiciones de circulación entre las zonas norte y centro del país de forma segura, sostenible y resiliente al Cambio Climático (CC).

#### Descripción

Para alcanzar los objetivos anteriores, el Programa comprende los siguientes tres componentes:

#### Componente Único. Intervenciones en la Ruta Nacional 35 (RN-35)

(i) Finalización de la Ruta Nacional No. 35, siguiendo criterios de diseño resilientes según el plan de Gestión de Riesgo de Desastres (GDR) y Cambio Climático (CC); e (ii) implementación de un modelo de APP para su operación y mantenimiento.

El programa contempla los recursos para su gestión, auditoría y evaluación.



### Costo del Programa y Fuente de Financiamiento

DESCRIPCIÓN	No. 5823/OC-CR	No. 3071/OC-CR	No. 3072/CH-CR	TOTAL
Componente Único. Intervenciones en la RN-35	\$ 219,00	\$ 78,00	\$ 32,00	\$ 329,00
Gestión, auditoría y evaluación	\$ 6,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 6,00
Total	\$ 225,00	\$ 78,00	\$ 32,00	\$ 335,00

Tabla No. 1 "Costo del PIV-MU y Fuente de Financiamiento (montos en millones)"

Fuente: Elaboración propia con información del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR

### Cumplimiento de Condiciones

CONDICIONES PREVIAS AL PRIMER DESEMBOLSO	
CONDICIÓN	ESTADO
(a) Que el Banco haya recibido uno o más informes jurídicos fundados que establezcan, con señalamiento de las disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias pertinentes, que las obligaciones contraídas por el Prestatario en el Contrato son válidas y exigibles	Cumplido 2 de abril de 2024 (O-CID/CCR-222/2024)
b) Que el OE haya designado uno o más funcionarios que puedan representarlo para efectos de solicitar los desembolsos del Préstamo y en otros actos relacionados con la gestión financiera del Proyecto y haya hecho llegar al Banco ejemplares auténticos de las firmas de dichos representantes	Cumplido 22 de abril de 2024 (O-CID/CCR-278/2024)
c) Que el OE haya proporcionado al Banco por escrito, a través de su representante autorizado para solicitar los desembolsos del Préstamo, información sobre la cuenta bancaria en la cual se depositarán los desembolsos del Préstamo	Cumplido 2 de abril de 2024 (O-CID/CCR-222/2024)
d) Que el OE haya demostrado al Banco que cuenta con un Sistema de Información Financiera y una Estructura de Control Interno adecuados para los propósitos indicados en el Contrato	Cumplido 3 de mayo de 2024 (DM-2024-1189)

Tabla No. 2 "Cumplimiento de la Cláusula 4.01 de las Normas Generales del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR"

Fuente: Elaboración propia con información del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR

CONDICIONES ESPECIALES PREVIAS AL PRIMER DESEMBOLSO	
CONDICIÓN	ESTADO
(i) Que el Organismo Ejecutor (OE) haya presentado el Plan de Adquisiciones Prediales, de acuerdo con los diseños disponibles de Programa, a satisfacción del Banco	Cumplido 2 de abril de 2024 (O-CID/CCR-222/2024)
(ii) Que el OE haya contratado y/o designado al personal necesario que hará parte de la Unidad Ejecutora	Cumplido 2 de abril de 2024 (O-CID/CCR-222/2024)
(iii) Que el OE haya presentado el borrador de pliegos de licitación para la contratación de la firma supervisora con experiencia y conocimiento en contratos FIDIC, con la respectiva No Objeción (NOB) del Banco	Cumplido 5 de julio de 2024 (O-CID/CCR-509/2024)



(iv) Que el OE haya aprobado y puesto en vigencia el Reglamento Operativo del Programa (ROP), en los términos y condiciones acordados previamente con el Banco, deberá incorporar como anexos el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS), el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), y el Plan de Acción Ambiental y Social (PAAS)	Cumplido 1° de julio de 2024 (O-CID/CCR-481/2024)
(v) Que se haya contratado al Gestor Financiero	Cumplido 5 de julio de 2024 (O-CID/CCR-516/2024)

Tabla No. 3 “Cumplimiento de la Cláusula 3.01 de las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR”

Fuente: Elaboración propia con información del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR

OBLIGACIONES ESPECIALES DE EJECUCIÓN	
CONDICIÓN	ESTADO
(a) El OE se compromete a obtener, antes de la adjudicación del contrato correspondiente para cada una de las obras del Programa, la posesión legal de los inmuebles, que incluye al menos la entrada en posesión voluntaria, donde se construirá la respectiva obra, las servidumbres u otros derechos necesarios para su construcción y utilización, así como los derechos sobre las aguas que se requieran para la obra de que se trate	Cumplido 12 de marzo de 2025 (O-CID/CCR-104/2025)
(b) Previo al inicio de las obras, el OE deberá presentar al Banco: (i) la evaluación ambiental del proyecto, el PGAS y el presupuesto para su implementación; (ii) evidencia de la incorporación, en los pliegos de licitación, de las Especificaciones Técnicas Ambientales y del PGAS; y (iii) el Plan de Reasentamiento Involuntario. La ejecución del Programa se llevará a cabo de acuerdo con lo previsto en el PAAS.	Cumplido 12 de marzo de 2025 (O-CID/CCR-104/2025)

Tabla No. 4 “Cumplimiento de la Cláusula 4.10 de las Estipulaciones Especiales del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR”

Fuente: Elaboración propia con información del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR

OTRAS CONDICIONES PARA EL DESEMBOLSO Y USO DE LOS RECURSOS	
CONDICIÓN	ESTADO
3. En adición a las condiciones previas estipuladas en el Artículo 4.01 de las Normas Generales y la Cláusula 3.01 anterior, para efectos de poder desembolsar y utilizar recursos destinados a la financiación parcial de las obras de la Ruta Nacional 35 (RN-35) financiadas por el Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana bajo el Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR, el Organismo Ejecutor de dicho contrato, deberá haber presentado evidencia, a satisfacción del Banco, del cumplimiento de las condiciones previas al primer desembolso establecidas en la Cláusula 3.012 del citado Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR.	Cumplido Según detalle de Tabla No. 3
4. Previo al inicio de la licitación de las obras relacionadas con la RN-35: presentar a satisfacción del Banco evidencia de:	Cumplido 22 de abril 2026 O-CID/CCR-188/2026



<p>(i) la(s) orden(es) de inicio de las obras de emergencia para la protección del corredor Limonal–Barranca–Angostura en materia de seguridad vial, atención de pasivos ambientales y protección de las inversiones, observando las políticas ambientales y sociales del Banco; y</p> <p>(ii) la aprobación y disponibilidad de los recursos, por parte del MOPT–CONAVI, a aprobación y disponibilidad de los recursos para el financiamiento y finalización de las obras del corredor Limonal–Barranca–Angostura,</p> <p>(iii) el compromiso del MOPT–CONAVI de mantener los estándares de ejecución de las de acuerdo con las políticas ambientales y sociales del Banco, y el calendario detallado de ejecución de las obras teniendo en cuenta la criticidad establecida en el respectivo Plan de Acción Correctivo acordado con el Banco en fecha 16 de octubre de 2023.</p>	
--	--

Tabla No. 5 “Cumplimiento del Artículo 1° del Contrato Modificatorio No. 1 de los Contratos de Préstamo No. 3071/OC–CR y 3072/CH–CR”

Fuente: Elaboración propia con información del Contrato Modificatorio No. 1

### Mecanismo de Ejecución

El PIV–MU se ejecuta bajo un **modelo especializado de gestión**, definido en el Contrato de Préstamo No. 5823/OC–CR y operacionalizado mediante el ROP.

El esquema responde a un enfoque de separación funcional de responsabilidades, en el cual:

- El **MOPT** actúa como OE, responsable de las decisiones relacionadas con las contrataciones, la ejecución y supervisión del programa.
- La **UEP**, dependiente de la máxima autoridad del MOPT, y teniendo al titular del **Viceministerio de Infraestructura** como **Asesor Estratégico**, es la instancia responsable de la gestión y coordinación integral del programa. Cuenta con un equipo de especialistas según los perfiles acordados y definidos en el ROP.
- Instituto Costarricense de Electricidad (**ICE**), **firma consultora bajo estándares FIDIC**, encargada de fortalecer las capacidades de la UEP en la gerencia y supervisión de los contratos de obra del Componente Único, quien cuenta con un **Ingeniero FIDIC** y un equipo de profesionales para cumplir con su labor.
- **DAVibank (Costa Rica) S.A.** (antes Scotiabank de Costa Rica S.A.), Gestor Financiero responsable de la administración de los recursos provenientes del Contrato de Préstamo y del mecanismo de pagos.

La ejecución de la gestión financiera del Programa fue designada a DAVibank (Costa Rica) S.A. (antes Scotiabank de Costa Rica S.A.)

mediante un proceso de Selección Directa autorizado por el Director Ejecutivo del BID según la No Objeción a la contratación de fecha 18 de marzo de 2025. Esta Selección Directa fue promovida en consideración al apartado 4.02 Anexo Único del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR y al párrafo 3.11 (a) de la Política GN 2350-15; con fundamento en los servicios de la misma naturaleza que ya había prestado la firma para los Programas PIT y PIV-APP.

En ambos programas DAVIbank (Costa Rica) S.A. (antes Scotiabank de Costa Rica S.A.) fue seleccionada para ejecutar la gestión financiera, siendo que dichas experiencias han sido ejecutadas con un eficiente desempeño y amplio dominio de las disposiciones y procedimientos establecidos desde la legislación aplicable en materia de administración financiera de recursos públicos, lo anterior a satisfacción tanto del MOPT como del Banco.

De manera tal que, la UEP por medio del OE consideró el potencial y experiencia acumulada por la firma en virtud de desempeñar la gestión financiera del Programa de conformidad con lo establecido desde el ROP, así como el Informe para la evaluación del sistema de información financiera y control interno (aprobado por el Banco), garantizando de esta manera el cumplimiento del esquema de servicios de gestión financiera, control interno y auditorías aplicables en el marco del Programa.

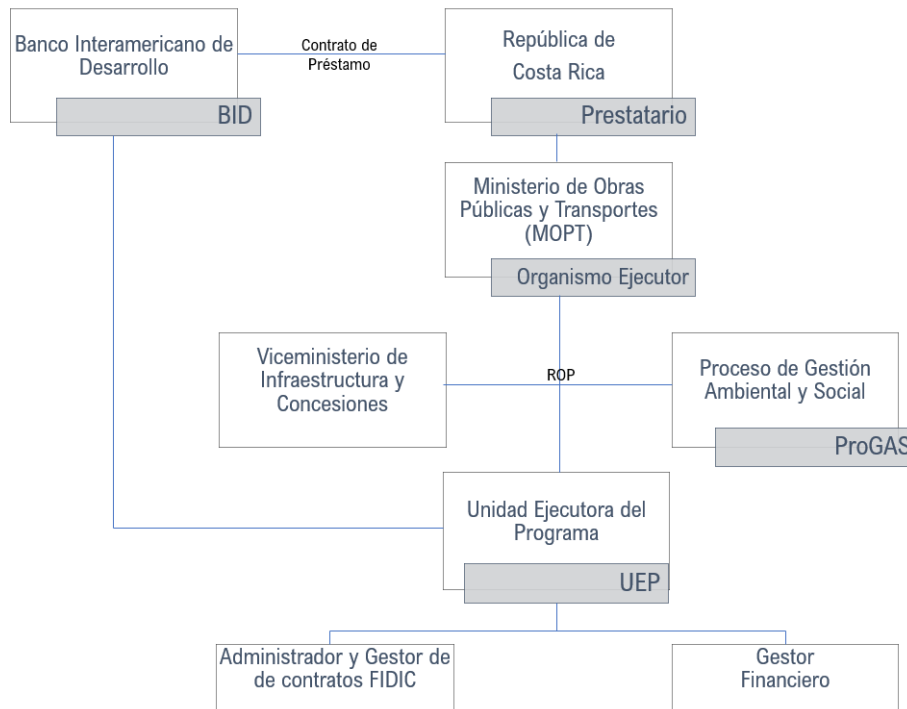


Figura No. 1 “Mecanismo de Ejecución PIV-MU”  
 Fuente: Reglamento Operativo

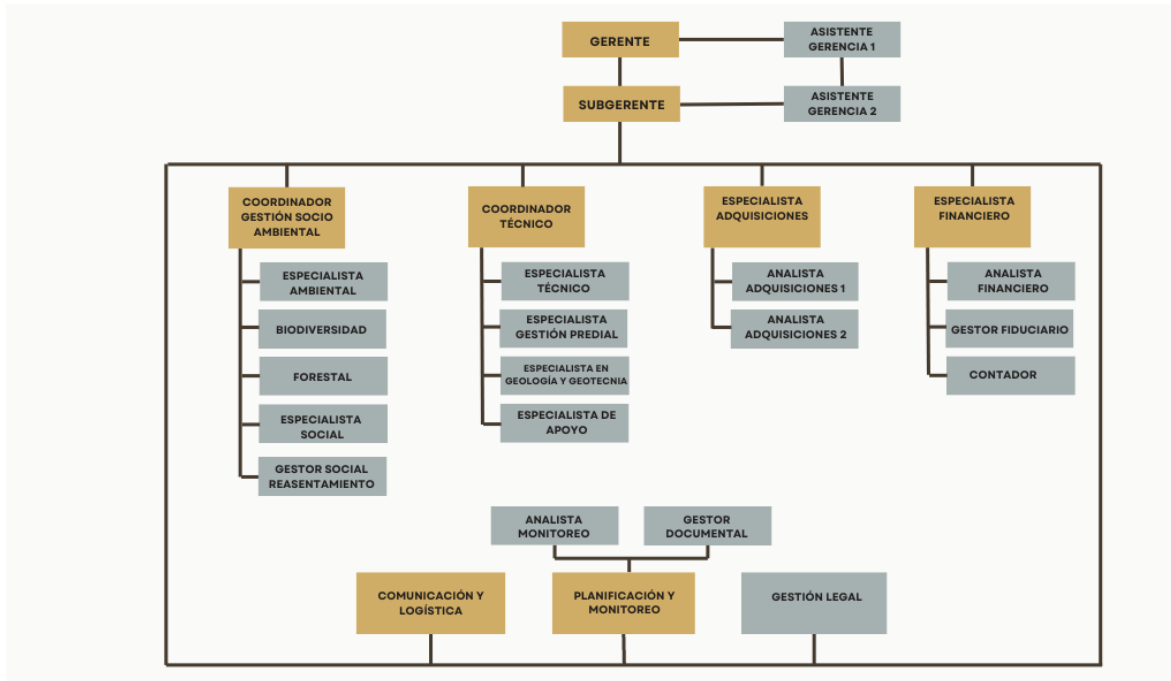


Figura No. 2 “Organigrama PIV-MU”  
Fuente: Reglamento Operativo

No.	ROL	RESPONSABLE	OBSERVACIONES
1	Gerente	Mario Campos Vega	Hasta el 31 de mayo de 2026.
2	Subgerente	Vacante	
3	Encargado Administrativo	Freddy Acuña Alfaro	ASCI, SEVRI, Auditorías, Gestión Administrativa.
4	Asistente Gerencia 1	Vacante	
5	Asistente Gerencia 2	Vacante	
6	Secretaria	Paola Suárez Herrera	Resolución N. RES-PTP-MOPT-DVAGE-2026-0138, para su reubicación en el Plantel de Obras Públicas en Chacarita.
7	Comunicación y Logística	Vacante	
8	Tecnologías de la Información	Alonso López Chaves	Destacado en el Despacho Administrativo.
9	Planificación y Monitoreo	Pamela Mata Navarro	Contrato No. CR-L1151-P00018 vigencia al 14 de agosto del 2026.
10	Analista Planificación y Monitoreo	Vacante	
11	Gestor Documental <sup>1</sup>	Edwin Viales Canévet	Contrato No. CR-L1151-P00035, vigencia al 05 de agosto del 2026.
12	Gestión Legal	Mario Peña Chacón	Contrato No. CR-L1151-P00021, vigencia al 14 de agosto del 2026.
13	Coordinación Socioambiental	Andrea Ávila Alfaro	
14	Especialista Ambiental	Jonathan Martínez Mejías	Contrato No. CR-L1151-P00023, vigencia al 01 de setiembre del 2026.
15	Especialista Biodiversidad	Pablo Morales Jiménez	Contrato No. CR-L1151-P00036, vigencia al 22 de agosto del 2026.



No.	ROL	RESPONSABLE	OBSERVACIONES
16	Especialista Forestal	José Pablo Mora Salas	Contrato No. CR-L1151-P00038, vigencia al 01 de noviembre del 2026.
17	Especialista Social	Stevens Ramírez Calderón	Contrato No. CR-L1151-P00028, vigencia al 24 de junio del 2026.  Adenda No.1 para prórroga por 12 meses firmada, pendiente de comunicación OS.
18	Especialista Social	Mariela Espinoza Morales	Contrato No. CR-L1151-P00024, vigencia al 21 de abril del 2027 (Adenda No. 1 al contrato principal).
19	Gestor Social Reasentamientos	Diego Leiva Mesén	Contrato No. CR-L1151-P00025, vigencia al 13 de setiembre de 2026.
20	Especialista en Arqueología	Tatiana Hidalgo Orozco	Contrato No. CR-L1151-P00031, vigencia al 05 de junio del 2026.  Notificación de cierre de contrato realizada, en fase de finiquito.
21	Especialista en Arqueología	Rosy Alvarado Mora	Contrato No. CR-L1151-P00054, vigencia al 11 de diciembre de 2026.
22	Coordinación Técnica	Diana Korte Leiva	Contrato No. CR-L1151-P00016, vigencia al 21 de junio del 2026.  Firmado el nuevo Contrato CR-L1151-P00059 por 12 meses, pendiente de comunicación OS.
23	Especialista Apoyo Gestión Proyectos	Marvin Moya Arguedas	Contrato No. CR-L1151-P00017, vigencia al 06 de setiembre de 2026.
24	Especialista Estructuras	Mario Loría Galagarza	Contrato No. CR-L1151-P00039, vigencia 01 de octubre del 2026.
25	Especialista Geotecnia	Leonel Rojas Castro	Contrato No. CR-L1151-P00067, vigencia al 30 de mayo del 2027.
26	Especialista en Geotecnia	Sergio Mora Castro	Contrato No. CR-L1151-P00041 finalizado, en fase de finiquito.
27	Especialista en Geotecnia	Marco Tapia Balladares	Contrato No. CR-L1151-P00042, vigencia al 30 de julio del 2026.  Se inició el proceso de prórroga mediante Adenda Contractual.
28	Gestor Predial	Ólman Ramírez Fallas	Destacado en el Departamento de Adquisición de Bienes Inmuebles (DABI).
29	Apoyo Gestión Predial	Ricardo Castillo Mora	Contrato No. CR-L1151-P00053, vigencia al 10 de diciembre de 2026.
30	Especialista en Adquisiciones	Carlos Leiva Meza	Contrato No. CR-L1151-P00022, vigencia al 22 de julio del 2026.  Se inició proceso de SD para el contrato CR-L1151-P00064.



No.	ROL	RESPONSABLE	OBSERVACIONES
31	Analista Adquisiciones 1	Georgia Mata Navarro	Contrato No. CR-L1151-PO0037, vigencia al 06 de setiembre de 2026.
32	Analista Adquisiciones 2	Vacante	
33	Especialista Financiero	Diego Moya Cortés	Contrato No. CR-L1151-PO0020, vigencia al 06 de junio del 2026. Se inició la SD para el contrato CR-L1151-PO0062.
34	Analista Financiero	Gabriela Morales Cordero	Contrato No. CR-L1151-PO0046, vigencia al 10 de octubre de 2026.
35	Gestión pago expropiaciones	Noelia Araya Quesada	
36	Equipo Gestor Fiduciario	Jhonnathan Fonseca Wille, Gerente Senior Fideicomisos  Minor Solano Carmona, Gerente Senior Proyectos Especiales  Deylin Salazar Esquivel, Gerente Cuenta  Gabriela Zamora Aguilar, Gerente de Cuenta  Johan Cortés López, Oficial de Control Fideicomisos	Contrato No. CR-L1151-PO0011, vigencia al 21 de mayo del 2029.
37	Contador	vacante	

Tabla No. 6 "Estructura Ocupacional PIV-MU"  
Fuente: Elaboración propia

Nota!: Por medio de esta contratación se inició el desarrollo de una plataforma que permitiera una gestión documental por módulos asociados a cada área técnica y social, en ese sentido se requirió la elaboración de los módulos: administración y gestión, gestión de adquisiciones, gestión de planificación y monitoreo, gestión financiera, gestión ambiental, gestión social, módulo de ejecución (diseño y construcción) y módulo de control de calidad. Estos módulos están propuestos para desarrollarlos por fases conforme el avance del Programa y proyectos, considerando el acompañamiento para el soporte y mantenimiento durante el Programa. Actualmente únicamente se encuentra desarrollado el proceso para el mecanismo de quejas y reclamos vinculado a la gestión social.

Contrato CR-L1151-PO0010: Contratación de firma consultora para la administración y gestión de contratos FIDIC de las obras del Proyecto Ruta Nacional No. 35 (Libro Amarillo, Segunda Edición 2017) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana: Conectividad Resiliente.

De conformidad con el Anexo Único del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR, específicamente desde el apartado IV Ejecución, párrafo 4.02 desde el proceso de negociación entre el Banco y las autoridades de Gobierno, se acordó que para fortalecer las capacidades de gestión de la calidad técnica



se contrataría una firma para la supervisión FIDIC de las obras para el Componente Único, la cual debería contar con un Ingeniero FIDIC y un equipo de profesionales para la supervisión y gerenciamiento de las obras.

En virtud de lo anterior, para esta Selección Directa se optó por la contratación del ICE, siendo que resultaba de gran relevancia para el Programa disponer de los servicios de dicha entidad, considerando su amplia experiencia en la gestión de proyectos y contratos de obra dentro y fuera del país, lo cual generó la confianza de garantizar el oportuno y adecuado desarrollo de los contratos de diseño y construcción de las obras por contratar.

Lo anterior en asocio al apartado 3.11 de la Política GN-2350-15, específicamente en su inciso d) que detalla que el método de Selección Directa es apropiado bajo la existencia de una ventaja clara sobre el proceso competitivo, cuando una firma consultora tiene experiencia excepcional para prestar los servicios. Por lo anterior, y sobre la base de la vitalísima labor que representa para el Programa disponer de una Supervisión con amplio conocimiento, experiencia excepcional y dominio en el tema de administración, control y seguimiento de contratos de obra bajo la modalidad FIDIC, que permita un ejercicio integral para un gerenciamiento sano, robusto y bajo los estándares de calidad requeridos, este OE consideró que la contratación del ICE como firma consultora para llevar a cabo el servicio de administración y gestión FIDIC de los contratos de obra de la Ruta Nacional No. 35, representó una gran oportunidad para potenciar la eficiente gestión de las obras dentro del marco del Contrato de Préstamo y por ende llevar a buen término la ejecución de cada uno de los contratos de obra para la construcción de la nueva carretera a San Carlos Ruta Nacional no. 35.

La Selección Directa del ICE recibió la no objeción en fecha 12 de mayo del 2025, tras la revisión y aprobación de toda la documentación por parte del Comité de Adquisiciones de Proyectos (CAP) del Banco. En relación con la implementación de la firma consultora para la administración y gestión de los contratos de obra FIDIC y en consideración a la complejidad y variabilidad de las áreas técnicas por gestionar, desde los Términos de Referencia de la contratación, se dispuso de una estructura organizacional robusta con las características y competencias técnicas que garantizarán la eficiente labor de la Supervisión abarcado de forma integral todas las áreas técnicas por gerenciar, dicha estructura está conformada por una cantidad mínima de roles profesionales pagados según el tiempo trabajado y sujetos a la demanda manifiesta de la UEP según las necesidades puntuales que se vayan generando en los proyectos, en ese sentido el equipo del Ingeniero (ICE) se compone según el siguiente detalle.

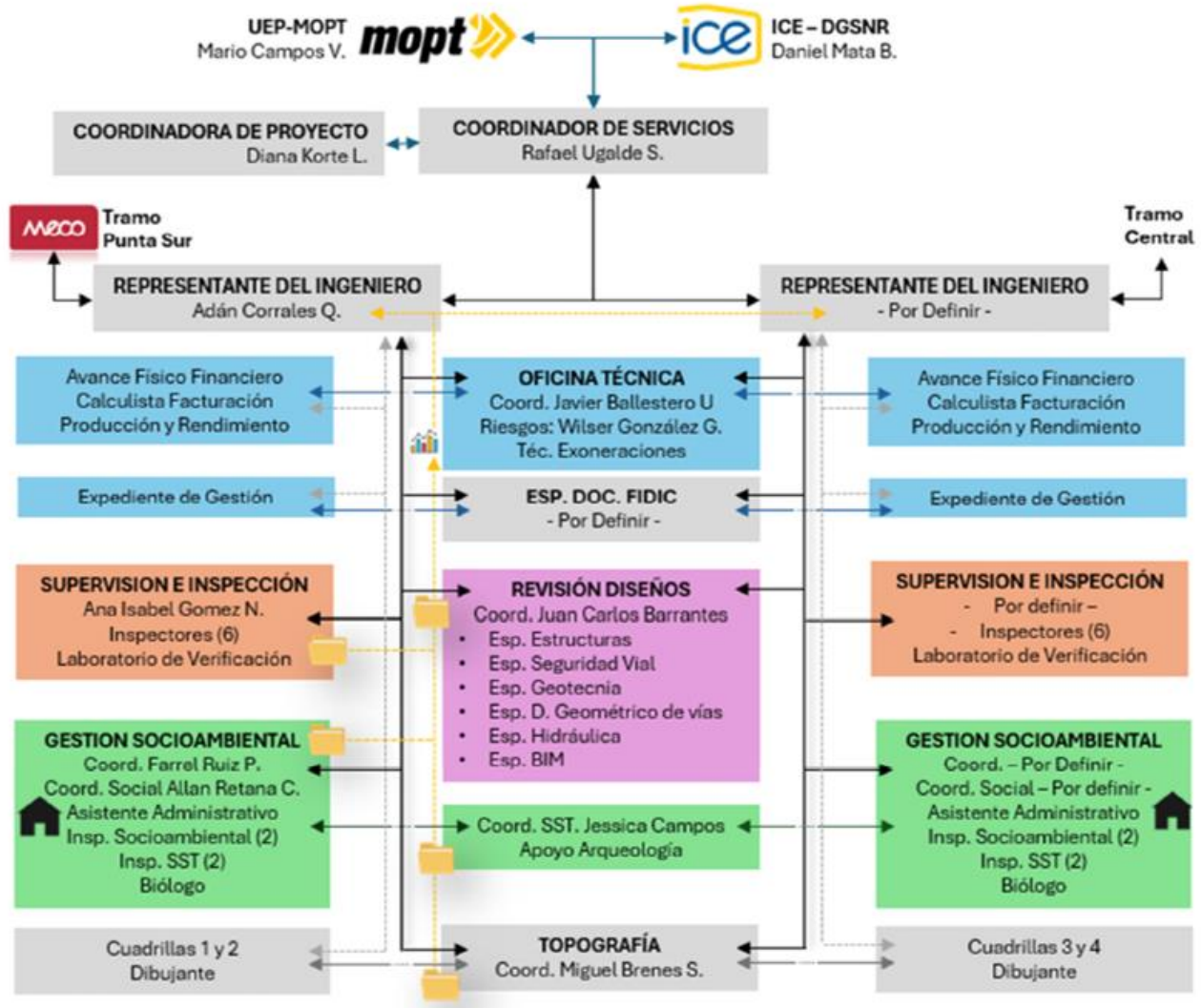


Figura No. 3 “Esquema estructura organizacional del Ingeniero implementada para la ejecución del Servicio”

Fuente: Informe de actividades Ingeniero FIDIC

Tras el primer año de ejecución del contrato de obra de la Punta Sur, CR-L1151-PO0003, y en relación con el avance y estado actual de la fase de diseño y los frentes de trabajo activos en campo y próximos a iniciar, la UEP ha determinado la necesidad de realizar ajustes para actualizar la configuración del equipo del consultor), con el objetivo de adaptar la estructura organizacional a las demandas actuales y próximas del contrato y de esta forma fortalecer el desempeño del equipo del Ingeniero, para lo anterior la UEP instruyó al ICE a realizar movimientos de personal bajo el amparo del marco normativo contractual, dichas consideraciones están debidamente motivadas y justificadas por medio del oficio CARTA-MOPT-DM-UE-PIVMU-509-2026 de fecha 18 de mayo de 2026 y notificado al ICE en fecha 21 de mayo de 2026.



### Ejecución y Estado Actual del Programa

Al corte de abril de 2026, el programa presenta un **avance físico acumulado del 11,39%**, en comparación con una línea base actual del 16,10%, lo que evidencia un **leve rezago en la ejecución del cronograma**.

En cuanto al desempeño financiero, el programa registra **desembolsos acumulados por USD 11,85 millones (5,27%)**, con un **avance de ejecución financiera del 63,88%**, lo cual refleja una adecuada correspondencia entre la ejecución financiera y el progreso físico del programa.

El periodo de ejecución se mantiene sin ampliaciones, con una fecha de cierre prevista para el **10 de enero de 2029**.

OPERACIÓN	MONTO ORIGINAL	DESEMBOLSOS	MONTO JUSTIFICADO	MONTO POR JUSTIFICAR	MONTO POR DESEMBOLSAR
No. 5823/OC-CR	\$ 225,00	\$ 11,85	\$ 7,57	\$ 4,29	\$ 213,15
No. 3071/OC-CR	\$ 78,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 78,00
No. 3072/CH-CR	\$ 32,00	\$ 12,40	\$ 4,40	\$ 8,00	\$ 19,60
Total	\$ 335,00	\$ 24,25	\$ 11,97	\$ 12,29	\$ 310,75

Tabla No. 7 “Montos de Desembolsos y Justificaciones (montos en millones)”

Fuente: Elaboración propia con información del Portal Cliente

En general, el programa evidencia una condición en la cual las **obras de iluminación de la Punta Norte finalizadas y las de la Punta Sur en ejecución**.

### Estado de ejecución de los proyectos

El análisis de los proyectos evidencia un **alto grado de avance** en las principales intervenciones del programa:

- El proyecto de **Diseño & Construcción del Sistema de Iluminación Vial de la Punta Norte (CR-L1151-P00001)**, en ejecución a cargo del **COOPELESCA R.L. (Cooperativa de Electrificación Rural de San Carlos, R.L.)**, con un **avance físico y financiero cercano al 100,00%**, con **Fecha de Terminación autorizada al 28 de mayo de 2026**. El proyecto presenta un estado de ejecución acorde al programa de la obra y no se preven retrasos en la construcción de los sistemas de iluminación vial.
- El proyecto de **Diseño & Construcción de obras menores conexas para la Seguridad Vial y Pasos de Fauna de la Punta Norte (CR-L1151-P00002)**, previsto.
- El proyecto de **Diseño & Construcción de la Punta Sur (CR-L1151-P00003)**, en ejecución a cargo del **Constructora Meco S.A.**, con un **avance físico cercano al 22,22%**, y **financiero cercano al 6,07%**, con **Fecha de Terminación autorizada al 23 de abril de 2028**. El proyecto presenta un estado de construcción activa al corte de abril de 2026. Los porcentajes anteriores corresponden, respectivamente, al avance físico programado y al avance financiero ejecutado según el Informe de Control y Seguimiento del Ingeniero FIDIC; el avance físico real se mantiene en

proceso de validación de premisas con el Contratista. Durante el período se procesaron, bajo el ciclo iterativo de revisión del Ingeniero FIDIC (Subcláusulas 5.2.1 y 5.2.2 del Libro Amarillo 2017), los Avances de diseño No. 1 a No. 3 —estudios básicos geológico-geotécnicos, taludes y muros, diseño hidráulico y diseño final de estructuras—, con revisiones especializadas del Puente Cañuela (diseño estructural, amenaza sísmica y procedimiento constructivo de pilotes). Se inició la operación de la planta de concreto en Sifón y se activó la Junta de Resolución de Disputas (DAAB) conforme a la Cláusula 21 del Libro Amarillo FIDIC 2017, en paralelo con la normalización del ciclo de pagos mediante las Relaciones Valoradas remitidas al BID.

- El proyecto de **Diseño & Construcción del Tramo Central (CR-L1151-P00004)**, en proceso de consulta ante la Contraloría General de la República (CGR).

En general, el programa evidencia una condición en la cual las **obras de la Punta Norte se encuentran en fase final, la Punta Sur en construcción activa y el Tramo Central en proceso de contratación.**

Por otra parte, en materia de servicios de consultoría, se encuentran vigentes los siguientes contratos:

- **CR-L1151-P00010-CO1**, suscrito con el ICE para la administración de los Contratos FIDIC. Vigente del 02 de julio de 2025 hasta el 02 de octubre de 2028.
- **CR-L1151-P00011-CO1**, suscrito con **DAVlbank (Costa Rica) S.A.** (antes Scotiabank de Costa Rica S.A.) para la Gestión Financiera del programa. Vigente del 21 de abril de 2025 hasta el 21 de mayo de 2029.
- **CR-L1151-P00012-CO1**, suscrito con la **Firma Deloitte & Touche** para realizar las Auditorías Financieras Externas del programa. Vigente del 23 de octubre de 2025 hasta el 23 de abril de 2029.
- **CR-L1151-P00030-CO1**, suscrito con el Ing. **Óscar Morera Villalobos** (Alltopografía S.A.) para la Supervisión (topografía) de la construcción de la Punta Sur. Vigente del 24 de julio de 2025 hasta el 24 de enero de 2027.
- **CR-L1151-P00051-CO1**, suscrito con el **ICOMA Consultores S.A.** para la Supervisión (Verificación de la Calidad) de la construcción de la Punta Sur. Vigente del 17 de noviembre de 2025, estado actual suspensión temporal para gestionar prórroga de plazo.
- **CR-L1151-P00072-CO1**, suscrito con el Ing. **Óscar Morera Villalobos** (Alltopografía S.A.) para la Supervisión (topografía) de la construcción de la Punta Sur. Vigente del 11 de mayo de 2026 hasta el 11 de mayo de 2027.



Merece mención especial que el proceso de contratación CR-LI151-P00040 denominado “*Contratación de Servicios de laboratorio para la verificación de la calidad en las obras de construcción de la Ruta Nacional No. 35, nueva carretera a San Carlos*”, se encuentra **adjudicado** al **Consorcio R35 San Carlos** (conformado por las empresas LGC Ingeniería de Pavimentos e IGSA S.A), y se está en proceso de **formalización de contrato**.

#### Expropiaciones y derecho de vía

Las expropiaciones presentan un **alto nivel de avance**, siendo uno de los factores que ha contribuido a estabilizar la ejecución del programa:

Durante la fase de mayor demanda de acceso a los frentes de obra, la gestión predial se sostuvo mediante una coordinación permanente DABI-UEP, el seguimiento activo del universo de expedientes SABÍ, la atención de reconocimientos judiciales y puestas en posesión, y la resolución de casos críticos que liberaron frentes prioritarios de la Punta Sur. Los casos remanentes se tramitan en sede judicial y ante la Procuraduría General de la República (PGR).

La mayoría de los terrenos requeridos se encuentran **inscritos a nombre del Estado o con posesión efectiva**, quedando casos puntuales en trámite judicial.

A continuación, se presenta el resumen de los casos de expropiación conforme su “Estado” tanto de Punta Sur como Tramo Central al mes de mayo 2026.

Estado	Punta Sur	Tramo Central
	Cantidad de Expediente	Cantidad de Expediente
Apertura de Expediente	-	1
Inscrito a nombre del Estado	102	197
Entrada en Posesión	80	1
Atención devolución de PGR	1	-
Trámite Administrativo para remisión PGR	-	3
Atención devolución a UEP	-	3
Comunicando Avalúo	3	1
En espera de plano de expropiación	1	5
Expediente Archivado	12	1
Expediente Comercial Finalizado	5	-
Notaría	1	2
PGR-Juzgado Contencioso Administrativo CON FONDOS	2	2
En espera de los Fondos	-	1
PGR-Juzgado Contencioso Administrativo SIN FONDOS	6	3
Preparando Avalúo Administrativo	4	6
Publicación Resolución de Pago	2	-
Solicitando Acuerdo de Expropiación	3	-
Solicitando Declaratoria de Interés Público Jurídico	1	1
Solicitando Modificación de la Declaratoria de Interés Público Jurídico	-	1
Solicitando Fondos y Autorización de Escritura	3	2

<b>Total general</b>	<b>226</b>	<b>230</b>
----------------------	------------	------------

Tabla No. 8 “Estado de los casos de expropiación Punta Sur y Tramo Central”  
 Fuente: Elaboración propia fundamentado en DM-UE-PIVMU-2026-462 y DM-UE-PIVMU-2026-463

### Gestión ambiental y social

Las obras para la finalización de la Ruta Nacional No. 35, siguiendo criterios de diseño resilientes según la GDR el CC, hacen que, desde las paraméticas del BID se cuente con los siguientes indicadores socioambientales:

INDICADOR	NIVEL
Impacto Ambiental y Social (ESIC)	A
Riesgo de Desastre y Cambio Climático (DCCRC)	Alto
Riesgo de Ambiental y Social (ESRR)	Alto
Desempeño Ambiental y Social (SPR) <sup>1</sup>	Satisfactorio

<sup>1</sup> A fecha 31 de marzo de 2026.

Tabla No. 9 “Indicadores socioambientales del Programa según el BID”  
 Fuente: Elaboración propia con información del Portal Cliente

Como resultado de esta combinación de factores, y considerando que el BID, a partir del 21 de octubre de 2021, aprobó un nuevo Marco de Política Ambiental y Social (MPAS), aplicable a todas las nuevas operaciones formalizadas desde esa fecha, fue necesario evaluar el grado de cumplimiento que presentaba el programa respecto de las políticas previamente vigentes e identificar las brechas existentes frente a los nuevos requerimientos establecidos por el MPAS.

En atención a esta necesidad y como requerimiento del Banco, se llevó a cabo la contratación de la Firma RINA Consulting, con el propósito de realizar la evaluación correspondiente, identificar dichas brechas y desarrollar las acciones necesarias para su cierre, con el fin de asegurar que el programa se alineara con los lineamientos y exigencias establecidos por el Banco.

El Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS) y el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS), desarrollados para el Proyecto de la Ruta Nacional No. 35, nueva carretera a San Carlos, constituyen el instrumento rector para la gestión ambiental, social y operativa del programa, en cumplimiento con el MPAS y las Normas de Desempeño Ambiental y Social (NDAS) del Banco, así como con la normativa nacional aplicable.

El estudio abarca los tres tramos del proyecto:

- **Punta Norte**, actualmente en operación;
- **Tramo Central**, con obras inconclusas y presencia de pasivos ambientales y sociales; y
- **Punta Sur**, correspondiente a una nueva traza en construcción entre Sifón y la Ruta Nacional No. 1.



Dentro del análisis realizado por RINA se identificaron riesgos e impactos relevantes asociados a:

- afectación de hábitats críticos y conectividad biológica;
- fragmentación ecológica;
- afectaciones a recursos hídricos;
- manejo de escombreras y residuos;
- control de erosión y sedimentación;
- desplazamientos físicos y económicos;
- seguridad vial y ocupacional;
- gestión social y comunitaria; y
- atención de pasivos socioambientales existentes.

Como resultado del EIAS, se estableció un conjunto de planes, programas y medidas de manejo orientados a prevenir, mitigar, corregir y compensar los impactos identificados. Entre estos destacan:

- el Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS);
- el Plan de Acción de Biodiversidad (PAB);
- el Plan de Monitoreo de Biodiversidad (PMB);
- el Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI);
- el Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI);
- programas de manejo de fauna y conectividad ecológica;
- planes de control de erosión, escorrentía y sedimentos;
- medidas de gestión de escombreras y pasivos ambientales;
- y programas de seguridad y salud ocupacional.
- entre otros más

En el caso específico de Punta Sur, el estudio reconoce una alta sensibilidad ambiental y social debido a la presencia de corredores biológicos, pasos de fauna, cuerpos de agua, nacientes, zonas de pendiente y propiedades con afectación parcial o total. Por ello, RINA incorporó medidas específicas para garantizar la conectividad ecológica y minimizar la fragmentación del hábitat, incluyendo una serie de Planes y Protocolos que se analizaron, de tal manera, que se ajustaran sus requerimientos en los DDL.

Los mismos se incorporaron en el anexo 12 del Documento de la Licitación (SDO, Enmienda No 2) del proyecto Punta Sur CR-L1151-PO0003:

1. Estrategia para obtener licencias y permisos para actividades complementarias.
2. Plan de seguridad vial y manejo de tránsito.
3. Plan de medidas para trabajos nocturnos.
4. Plan para el control de emisiones y calidad del aire.
5. Plan integral para la gestión de residuos sólidos, líquidos y productos peligrosos.
6. Plan de gestión de medidas comunes para todo el Proyecto.
7. Plan de instalación y ubicación de centros de apoyo o instalaciones conexas (instalaciones de campamentos, plantas de asfalto, de concreto, entre otras).
8. Plan y medidas de manejo y protección de la Biodiversidad durante la etapa constructiva.
9. Plan para el manejo de las escombreras.
10. Plan de preparación y respuesta ante situaciones de contingencia, incluido exposición del Proyecto a riesgo de desastre y cambio climático.
11. Plan de gestión de riesgo de desastre, amenazas y cambio climático (PGRD).
12. Plan de salud y seguridad de los trabajadores y de la comunidad.
13. Plan de igualdad de género.
14. Plan para la contratación de mano de obra local.
15. Plan de capacitación del Proyecto.
16. Procedimiento en caso de descubrimientos fortuitos.
17. Plan de paisajismo y revegetación.
18. Protocolo manejo de taludes.
19. Plan de demolición de estructuras existentes.
20. Medidas para la protección de Biodiversidad durante la fase de mantenimiento.
21. Gestión requerida para la intervención en el sector conocido como la Cueva, sector de las nacientes.
22. Plan de comunicaciones a las comunidades.
23. Plan de Gestión Social.
24. Realizar de inventario de caminos cantonales que intercepten el AP y/o estén dentro del área de influencia y la línea base de la condición y estado actual de las mismas.
25. Realizar inventario y levantar la línea base de los linderos y cercas de las propiedades, así como de edificaciones o estructuras existentes.
26. Plan de contingencias por afectación de servicios públicos básicos.
27. Plan de compensación por la corta de árboles y emisiones de CO<sub>2</sub> del proyecto.
28. Plan de seguimiento y control socioambiental del contratista.



No obstante, el proyecto aún enfrenta desafíos importantes asociados a:

- la correcta implementación integral de los planes.
- el seguimiento efectivo de indicadores.
- la atención oportuna de instrucciones ambientales y sociales.
- la coordinación interinstitucional.
- y el control operativo durante la fase constructiva.

En términos generales, el estudio de RINA establece la base técnica y estratégica para que la Ruta Nacional No. 35, particularmente el tramo Punta Sur, se desarrolle bajo un enfoque de infraestructura resiliente y sostenible, procurando equilibrar la ejecución de la obra con la protección ambiental, la conectividad ecológica y la gestión social del territorio.

RINA, en el marco de su gestión, realizó además una valoración del personal y del equipo requerido para la adecuada implementación del Programa, con el objetivo de identificar las necesidades de fortalecimiento institucional del Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGAS) del MOPT.

En ese sentido, RINA recomendó la conformación de un equipo multidisciplinario como parte del personal clave de la UEP, la cual fue creada con el propósito de dar seguimiento y asegurar la correcta ejecución técnica, administrativa, financiera, ambiental y social del Programa, en cumplimiento con las políticas aplicables del Banco, incluido el MPAS y sus diez NDAS.

A hoy, la gestión ambiental y social mantiene un registro de:

- **Corta de árboles y su propuesta de planes de compensación ambiental.**

Como resultado de las actividades de corta de árboles ejecutadas dentro del derecho de vía de la Ruta Nacional No. 35, tramo Punta Sur, se contabiliza un total de 7.201 árboles intervenidos.

En atención a lo anterior, se plantean distintas alternativas de planes de compensación forestal, las cuales deberán ser analizadas y validadas por el Ingeniero y la UEP, con el fin de garantizar su adecuada implementación y cumplimiento conforme a los requerimientos técnicos, ambientales y normativos aplicables. Asimismo, el proyecto cuenta con un plan de paisajimos que deberá ejecutarse conforme avance el proyecto.

El Plan de Compensación Forestal del proyecto de la Ruta Nacional No. 35, tramo Punta Sur, establece las medidas de restauración ecológica y seguimiento ambiental derivadas de la corta autorizada de 7.201 árboles ubicados en el derecho de vía del proyecto. El objetivo principal es garantizar la reposición de la cobertura vegetal, la recuperación de servicios ecosistémicos y el cumplimiento de la normativa ambiental aplicable.



El plan se fundamenta en la necesidad de mitigar impactos asociados a la construcción vial, tales como la pérdida de cobertura forestal, fragmentación de hábitats, afectación de corredores biológicos, disminución de captura de carbono y alteraciones paisajísticas y de biodiversidad.

Como medida de compensación, se propone una relación de siembra de 1:3 para especies de baja vulnerabilidad y de 1:10 para especies de alta vulnerabilidad, como *Cedrela odorata* y *Swietenia macrophylla*, así como para árboles ubicados en áreas de protección hídrica. Se estima la siembra de aproximadamente 21.603 árboles, pudiendo ajustarse según las condiciones ambientales y requerimientos de la autoridad competente.

La estrategia contempla actividades de reforestación ecológica mediante especies nativas, restauración de áreas degradadas y fortalecimiento de corredores biológicos. Para ello, se estima la necesidad de intervenir aproximadamente 20 hectáreas, priorizando zonas de protección hídrica, cuencas abastecedoras, terrenos con vocación forestal y áreas cercanas al proyecto.

El plan incorpora criterios técnicos para la selección de especies forestales nativas adaptadas a la región, considerando funciones ecológicas como protección de cauces, recuperación de suelos, apoyo a la avifauna y restauración de áreas degradadas.

Asimismo, se establecen actividades de inventario forestal, georreferenciación, diseño de reforestación, siembra, mantenimiento y monitoreo durante un período de 3 a 5 años, incluyendo control de malezas, resiembra, fertilización y seguimiento fitosanitario.

Entre los principales indicadores de desempeño se incluyen metas de supervivencia superiores al 85% al primer año y 80% al tercer año, así como la restauración efectiva de cobertura vegetal y conectividad ecológica

- **Plan de Partes Interesadas.**

El proyecto mantiene una oficina de atención a la comunidad denominada como la “Oficina de Gestión Ambiental y Social (OGAS)”, además de contar con profesionales para la atención de vecinos por parte de la Supervisora y el Contratista. Por medio de canales digitales, tales como la [página web](#) y el canal de difusión [WhatsApp](#) del programa, se mantiene a los vecinos enterados de las principales actividades del proyecto y de medidas que pueden causar algún tipo de afectación a los usuarios de las vías cantonales o directamente a propiedades.

En resumen del periodo, entre noviembre y diciembre 2025 se registraron únicamente 2 quejas, mientras que durante el primer cuatrimestre de 2026 se registraron 39 gestiones: 30 consultas, 5 quejas y 4 reclamos.



En cuanto a las comunicaciones con los vecinos, de noviembre 2025 a abril 2026, se han distribuido un total de 11 comunicados a las Partes Interesadas, lo cual incluye material de apoyo en foto, video y material impreso para centros educativos.

Por último, de noviembre 2025 a abril 2026 se llevaron a cabo un total de 16 actividades con Partes Interesadas, incluidas gestiones con propietarios

- **Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI).**

Como principal objetivo tiene el establecer los lineamientos y herramientas necesarias para gestionar los impactos derivados de la adquisición de tierras, restricciones de uso del suelo y desplazamientos físicos o económicos ocasionados por el proyecto.

El plan se fundamenta en el MPAS y en las NDAS del BID, principalmente la NDAS 5 sobre adquisición de tierras y reasentamiento involuntario, así como las NDAS 9 y 10 relacionadas con igualdad de género y participación de partes interesadas.

El documento identifica como población afectada:

22 familias con desplazamiento residencial; y 9 comercios con desplazamiento económico-comercial.

Asimismo, establece que el MOPT, como OE, es responsable de garantizar la correcta implementación del PRI, asegurando:

- procesos de consulta y negociación;
- compensaciones previas;
- restablecimiento de medios de vida;
- mecanismos de atención de quejas y reclamos;
- monitoreo y seguimiento;
- y protección de grupos vulnerables.

Entre los principios rectores del PRI destacan:

- minimizar el desplazamiento;
- evitar el empobrecimiento;
- garantizar transparencia y participación;
- asegurar inclusión y enfoque de género;
- y promover el restablecimiento o mejora de las condiciones socioeconómicas de las personas afectadas.



El plan también incorpora:

- enfoque de género interseccional;
- atención a poblaciones vulnerables;
- mecanismos de participación comunitaria;
- protección de datos personales;
- y coordinación institucional para la atención integral de las afectaciones.

En cuanto al marco legal, el documento desarrolla la normativa nacional e internacional aplicable, incluyendo:

- Constitución Política;
- Ley de Expropiaciones;
- Ley General de Caminos Públicos;
- normativa de derechos de vía;
- legislación sobre vivienda, género y derechos humanos;
- y regulaciones asociadas a planificación urbana y protección social.

Finalmente, el PRI se define como un documento dinámico y flexible, sujeto a actualización conforme avance el proyecto y se identifiquen nuevas necesidades o impactos, funcionando como una hoja de ruta para la gestión social y el proceso de reasentamiento asociado al desarrollo de la Ruta Nacional No. 35.

### Principales limitaciones

Se identifican como factores relevantes que afectan la ejecución del programa:

- Retrasos en el cronograma con respecto a la línea base actual
- Procesos de expropiación aún en trámite
- Ajustes contractuales (órdenes de modificación, variaciones y ampliaciones de plazo)
- Tiempos administrativos en procesos de contratación
- Inicio tardío de proyectos estratégicos (Tramo Central)
- Materias técnicas en resolución en la Punta Sur, como la certificación del acero grado 60 (tipo RTD-458) en pilotes del Puente Cañuela
- Cierre de hallazgos socioambientales (ASSS) pendientes de atención por parte del Contratista
- Control de oportunidad en las revisiones del Ingeniero FIDIC



## Conclusión

El PIV-MU se encuentra en una **fase media de ejecución**, con sus proyectos estratégicos **en ejecución o proceso de contratación**.

Si bien el programa presenta **presenta un leve rezago en el avance físico respecto a la planificación** (avance físico de 11,39% frente a una línea base de 16,10%), sobre el cual se mantienen acciones de control y seguimiento, mantiene un **nivel de riesgo de ejecución financiera y contractual**, particularmente por el cofinanciamiento proveniente de los Contratos de Préstamo No. 3071/OC-CR y No. 3072/CH-CR, evidenciando la necesidad de una gestión para el cierre de las operaciones.

En la etapa actual, la gestión se orienta prioritariamente a la **ejecución técnica de las obras en la Punta Sur y la consolidación de nuevos proyectos**, destacando la adjudicación del Tramo Central y el inicio de la contratación de las obras conexas de la Punta Norte.

## Cambios en el Entorno

### Proceso de Contratación CR-L1151-P00004 Diseño & Construcción del Tramo Central de la Ruta Nacional No. 35.

Para llevar a cabo la construcción del Tramo Central, en consideración con el Plan de Adquisiciones del Programa y la planificación definida por la UEP, se elaboró el Documento de la Licitación para el diseño y construcción del tramo vial estructurado en dos lotes de contratación, Lote No. 1 Sección: Sifón – Sucre y Lote No. 2 Sección: Sucre – Abundancia, estos Documentos de Licitación (DDL) obtuvieron la no objeción del Banco en fecha 28 de noviembre del 2024.

En fecha 29 de noviembre del 2024 la UEP publicó el proceso de Licitación Pública Internacional CR-L1151-P00004, haciendo un llamado a licitar a nivel nacional e internacional, el proceso de licitación se desarrolló sin mayores contratiempos, bajo los hitos habituales de las reglas del negocio del Banco y sus Políticas, con un desarrollo ininterrumpido y forma exitosa, sin embargo, fue recibida una única oferta en fecha 25 de abril de 2025. Tras la revisión exhaustiva de la oferta por parte del Comisión de Adquisiciones del Programa, en julio 2025 la UEP remitió al Banco el informe de evaluación de la Parte Técnica con un criterio de aceptación de esta para solicitar la no objeción al informe y de esta manera continuar con la apertura del sobre financiero.

No obstante, aproximadamente dos meses después (10 de setiembre de 2025) de la solicitud de no objeción al informe de evaluación, el Banco emitió objeción al informe de evaluación de la Parte Técnica, bajo la justificación de que la oferta no cumplió con el requerimiento definido desde el DDL respecto a la presentación de un equipo de Personal Clave para cada uno de los lotes, lo anterior según criterio del Banco implicó que la oferta fuera considerada



incompleta y no cumplió con los requisitos del DDL. El Banco concluyó que cualquier información adicional supondría una modificación sustancial de la oferta.

En virtud de la relevancia del proceso y tomando en consideración todos los hechos ocurridos durante la fase previa a la recepción de ofertas, la UEP mediante el oficio DM-UE-PIVMU-2025-531 (10 de setiembre de 2025) solicitó formalmente al Banco reconsiderar la objeción emitida al informe de evaluación. La UEP argumentó que la interpretación aplicada sobre el Personal Clave había sido previamente comunicada al Banco durante la etapa de aclaraciones y que dicha interpretación no recibió objeciones.

En fecha 25 de setiembre del 2025, el Banco emitió el documento O-CID/CCR-506/2025 reiterando su objeción al Informe de Evaluación Técnica y sosteniendo que la oferta recibida era incompleta desde el momento de su presentación. Apegados al principio de conservación de las ofertas, la UEP formula una nueva gestión ante el Banco (DM-UE-PIVMU-2025-593 de fecha 02 de octubre de 2025), solicitando al Banco una interpretación oficial del párrafo 2.76 de la Política GN-2349-15 y consultando si era jurídicamente viable adjudicar al menos uno de los lotes de la contratación CR-L1151-PO0004. Ante lo anterior, el Banco reitera mediante el documento O-CID/CCR-541/2025 de fecha 21 de octubre de 2025 que la oferta debía ser rechazada integralmente por no ajustarse sustancialmente al Documento de Licitación y recomienda iniciar un nuevo proceso licitatorio.

La UEP formula una nueva gestión ante el Banco (DM-UE-PIVMU-2025-777 remitida en fecha 12 de enero de 2026) solicitando orientación respecto a la aplicación de las Políticas de Adquisiciones del Banco dentro del proceso licitatorio. El Banco mediante documento O-CID/CR-24/2026 de fecha 26 de enero de 2026, reiteró la improcedencia de mantener la oferta y confirmando que, conforme a las Políticas GN-2349-15, la oferta debía ser rechazada en su totalidad.

Más recientemente y con el objetivo de considerar posible escenarios que permitan actuar en virtud de la eficiencia y eficacia, así como bajo el amparo de principios elementales de la Contratación Pública costarricense, el MOPT ha planteado una consulta a la Contraloría General de la República (CGR) sobre la posibilidad de adjudicar y formalizar contratos bajo legislación nacional cuando el procedimiento licitatorio se tramitó originalmente bajo políticas de adquisiciones de banca multilateral, lo anterior con la finalidad de suplir el interés público que priva en el objeto contractual definido desde la contratación y en virtud de la relevancia de la conservación de la oferta única, bajo la consideración y criterio de la UEP de que ésta cumple a cabalidad con los requisitos especificados desde el DDL.

En resumen, el proceso licitatorio CR-L1151-P00004 evolucionó desde una controversia técnica relacionada con la interpretación del requisito de Personal Clave hacia una discusión jurídica e institucional sobre los límites entre las políticas de adquisiciones de la banca multilateral y los principios del régimen nacional de Contratación Pública. La posición sostenida por la UEP se ha fundamentado en la conservación del procedimiento, la continuidad del interés público y la validez de las aclaraciones emitidas durante el concurso; mientras que el Banco mantuvo una interpretación estricta de las Políticas GN-2349-15, que les permite concluir a su juicio la improcedencia de mantener la oferta presentada.

### Sistema de Control Interno (SCI) y Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI) de la Unidad Ejecutora

#### Estado de la Autoevaluación

Durante el período que abarca el presente Informe de Fin de Gestión no se presentaron Autoevaluaciones del Sistema de Control Interno (ASCI) y del Sistema Específico de Valoración del Riesgo Institucional (SEVRI). Lo anterior se asocia al carácter temporal y a la reciente creación de la UEP; no obstante, se recomienda a la gestión entrante implementar la ASCI y el SEVRI a la mayor brevedad, considerando que el Programa sí cuenta con instrumentos de valoración de riesgo a nivel de proyecto.

#### Principales logros alcanzados de conformidad con la Planificación Institucional

Durante el período comprendido entre el 2 de octubre de 2023 y el 31 de mayo de 2026, la gestión desarrollada permitió consolidar avances sustantivos en la estructuración, puesta en marcha e implementación del Programa, en estricto apego a la planificación institucional, a los compromisos establecidos en el marco del financiamiento internacional y a los lineamientos del MOPT como Organismo Ejecutor.

En primer término, destaca la **formalización del financiamiento internacional del programa**, materializada mediante la suscripción del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR, así como del contrato modificadorio asociado a las operaciones 3071/OC-CR y 3072/CH-CR. Este hito permitió asegurar la disponibilidad de recursos por un total de USD 335 millones, consolidando la viabilidad financiera del programa y su alineamiento con la planificación sectorial y nacional.

Particularmente relevante resulta la **incorporación efectiva de los recursos del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR al Presupuesto Nacional**, lo cual constituyó una condición indispensable para la operación financiera del programa. Este proceso implicó la superación de restricciones asociadas a la Regla Fiscal, mediante la implementación de medidas de excepción



sustentadas en la naturaleza de los recursos como gasto de capital, así como la utilización de los instrumentos legales previstos en la Ley No. 9899.

La gestión desarrollada permitió materializar la inclusión de los US\$225 millones en la modificación presupuestaria correspondiente, habilitando su ejecución a través del mecanismo fiduciario del programa. Este hito no solo aseguró la disponibilidad de recursos para la ejecución de las obras y servicios asociados, sino que consolidó la viabilidad financiera del PIV-MU, permitiendo la transición efectiva desde la fase de estructuración hacia la fase de ejecución.

De manera consecuente, se logró el **cumplimiento integral de las condiciones previas al primer desembolso**, tanto en su componente general como en las condiciones especiales establecidas contractualmente. Este proceso incluyó la estructuración del sistema de gestión financiera y control interno, la designación de representantes autorizados, la aprobación del ROP, la conformación del equipo técnico de la Unidad Ejecutora, la contratación del Gestor Financiero y la obtención de la no objeción a los documentos de licitación para la Supervisión FIDIC. El cumplimiento oportuno de estas condiciones permitió habilitar el acceso efectivo a los recursos del financiamiento.

Asimismo, se concretó la **creación y puesta en funcionamiento de la UEP**, en cumplimiento de las disposiciones contractuales y mediante el proceso formal de reorganización administrativa aprobado por MIDEPLAN. Este logro representó un avance clave en el fortalecimiento de la capacidad institucional del MOPT, al dotar al programa de una estructura especializada, con dedicación exclusiva y con competencias integrales para la gestión técnica, administrativa, financiera y socioambiental del proyecto.

En el ámbito operativo, se logró la **implementación del modelo de ejecución del programa**, incluyendo la contratación de los servicios estratégicos requeridos para su funcionamiento. En particular, destacan la contratación de la firma consultora para la administración y supervisión de contratos bajo estándares FIDIC, así como la contratación del Gestor Financiero mediante el esquema fiduciario, lo cual permitió establecer un sistema robusto de control técnico y financiero, alineado con las mejores prácticas internacionales.

En relación con la ejecución de proyectos, se avanzó en la **puesta en marcha de las principales intervenciones del programa**, destacando la ejecución del contrato de diseño y construcción de la Punta Sur (CR-L1151-PO0003), así como la finalización de las obras en la Punta Norte (CR-L1151-PO0001). Estos avances evidencian la transición efectiva del programa desde su fase de estructuración hacia una fase de ejecución física de las inversiones. Se destacan, además, logros sustentados en la coordinación técnica del



Programa: la consolidación del esquema tripartito Contratante–Ingeniero–Contratista bajo el Libro Amarillo FIDIC 2017, con reuniones gerenciales periódicas (Subcláusula 3.8) y gestión del ciclo iterativo de revisión de avances de diseño (Subcláusula 5.2); la habilitación de la viabilidad ambiental del proyecto ante SETENA, que permitió el inicio de obras constructivas; la normalización del ciclo de pagos mediante la emisión de No Objeciones del BID y la remisión de las Relaciones Valoradas No. 8 a No. 13 conforme a la Subcláusula 14.6 FIDIC; y la activación de la Junta de Resolución de Disputas (DAAB) conforme a la Cláusula 21, como mecanismo de gobernanza contractual y prevención de controversias.

Adicionalmente, se lograron avances relevantes en la **gestión predial y socioambiental**, destacando el alto grado de consolidación del derecho de vía, la implementación de instrumentos clave como el EIAS, el PGAS y el PRI, así como la incorporación de medidas de mitigación, compensación y participación ciudadana, en cumplimiento con las políticas del BID y la normativa nacional.

Finalmente, se consolidaron los **sistemas de planificación, monitoreo y control del programa**, mediante la implementación de instrumentos como el Plan de Ejecución del Proyecto (PEP), el Plan Operativo Anual (POA), el Plan de Adquisiciones (PA) y los reportes periódicos al Banco, lo cual ha permitido dar seguimiento sistemático al avance físico y financiero, identificar riesgos y adoptar medidas correctivas oportunas.

En conjunto, estos logros evidencian un proceso ordenado y progresivo de consolidación institucional, que ha permitido sentar las bases técnicas, administrativas y financieras para la ejecución sostenible del programa en sus fases subsiguientes.

### Estado del seguimiento de los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública

#### 003371 Construcción de obras Carretera San Carlos, RN 35

Parte de las acciones que realiza la Unidad Ejecutora para garantizar la correcta gestión de los recursos públicos, es mantener actualizada la información correspondiente a la construcción de la Ruta Nacional RN No. 35, objetivo principal de este Programa.

En el BPIP, el proyecto: “Construcción de obras Carretera San Carlos, sección Bernardo Soto – Florencia” se identifica con el código 003371 y contempla todas las etapas del ciclo de vida del proyecto: Prefactibilidad, Factibilidad, Diseño, Pre ejecución, Financiamiento, Licitación y Ejecución de los tramos Punta Norte, Punta Sur y Tramo Central (Operación I y II), esto de acuerdo a la gestión realizada ante MIDEPLAN en el año 2023 en el sistema Delphos, como parte de los requerimientos para la aprobación del contrato de préstamo 5823/OC-CR.



Para el cálculo de la línea base del proyecto, se consideran las actividades reportadas mediante el código 00571 que corresponden al Diseño y Ejecución de la Operación I.

**Según lo anterior, es importante aclarar que, algunas de estas etapas están fuera del alcance del Programa PIV-MU o de la ejecución de los recursos de la operación, por tanto, el avance reportado diferirá del % reportado en el presente informe de seguimiento.**

Con una periodicidad trimestral, se realiza una actualización en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN mediante la plataforma Delphos. La incorporación de los datos se realiza según los procedimientos establecidos y con el apoyo de la Unidad de Planificación Institucional y de la Secretaría de Planificación Sectorial del ministerio.

La última actualización aprobada por MIDEPLAN es la del IV Trimestre 2025, el 17 de abril, en colaboración con la UPI, se realizó la actualización y subsane al IV Trimestre en temas de presupuesto, ejecutando lo siguiente:

*Se disminuyó el presupuesto total correspondiente al Presupuesto Nacional – Inversión Contrapartida en un monto de \$42 161 488 951,03. El desglose de los movimientos es el siguiente:*

*2026: Se disminuyó \$28 140 660,02 miles de colones*

*2027: Se disminuyó \$11 053 323,53 miles de colones*

*2028: Se disminuyó \$2 967 505,40 miles de colones*

*Debido a que se identificó que, desde la inclusión del proyecto, dicho monto fue asignado por error a este presupuesto. No obstante, el monto en cuestión corresponde al presupuesto de Endeudamiento Externo – BID Inversión – Tramo Central Sucre-Abundancia – RN700 Operación I por lo que se aumentó en un monto de \$42 161 488 951,03 en el I Trimestre 2026.*

Ya se cuenta con la aprobación por parte de MIDEPLAN de los cambios mencionados, y se está a la espera de la coordinación con la UPI para proceder a ingresar al sistema el avance correspondiente al I y II Trimestre 2026 con corte al 31 de mayo.



Tarea	Cumplimiento	Duración	Inicio	Fin
0 003371 Construcción de obras Carretera San Carlos, Sección Bernardo Soto - Florencia	67,44%	6026	28/10/2005 08:00	01/12/2028 16:00
1 Prefactibilidad	100%	483	08/12/2021 08:00	13/10/2023 16:00
2 Factibilidad	80%	836	17/01/2023 08:00	31/03/2026 16:00
3 Diseño	35,72%	3317	09/04/2014 08:00	24/12/2026 16:00
4 Diseño Punta Norte	100%	3023	09/04/2014 08:00	07/11/2025 16:00
5 Diseño Tramo Central-Sucre-Abundancia-RN700 Operación I	95%	894	17/01/2023 08:00	19/06/2026 16:00
6 Diseño Tramo Central- Sifón-Abundancia Operación II	0%	191	02/04/2026 08:00	24/12/2026 16:00
7 Diseño Punta Sur	44%	1960	21/11/2018 08:00	26/05/2026 16:00
8 Diseño referencial	100%	1073	21/11/2018 08:00	30/12/2022 16:00
9 Diseño final	30%	191	02/09/2025 08:00	26/05/2026 16:00
10 Pre ejecución	48,9%	520	02/09/2024 08:00	28/08/2026 16:00
11 Financiamiento	100%	216	20/03/2023 08:00	15/01/2024 16:00
12 Licitación o contratación	61,33%	566	30/04/2024 08:00	30/06/2026 16:00
13 Punta Norte	50%	412	02/12/2024 08:00	30/06/2026 16:00
14 Tramo Central- Sifón-Abundancia Operación II	44%	413	30/08/2024 08:00	31/03/2026 16:00
15 Punta Sur	90%	479	30/04/2024 08:00	27/02/2026 16:00
16 En ejecución	46,11%	6026	28/10/2005 08:00	01/12/2028 16:00
17 En Ejecución Punta Norte	95%	2728	15/01/2016 08:00	30/06/2026 16:00
18 En Ejecución Tramo Central-Sucre-Abundancia-RN700 Operación I	0%	984	22/09/2023 08:00	30/06/2027 16:00

Imagen No. 1 “ Avance Proyecto RN 35 – BPIP”  
Fuente: Delphos

### Plan Nacional de Desarrollo de Inversión Pública (PNDIP)

El BPIP es la base de los datos plasmados en el PNDIP en el cual se evalúa el proyecto de acuerdo con el cálculo de la meta anual, describiendo los logros, obstáculos, riesgos, ejecución presupuestaria y lecciones aprendidas del proyecto.

Al 2025, según la última evaluación el avance de la meta es de 51,08%, y se espera alcanzar un avance para el 2026 de 57,5%, y de acuerdo con PNDIP 2027 – 2030 formulado el avance para el 2027 se espera que sea de 73,8%.

### Estado de los proyectos más relevantes en el ámbito de los programas pendientes de concluir

El proyecto de **Diseño & Construcción de la Punta Sur (CR-L1151-PO0003)** constituye la principal obra pendiente de concluir y se encuentra en construcción activa. En el plano técnico, los asuntos relevantes en gestión comprenden las revisiones de diseño del Puente Cañuela y la objeción del Ingeniero FIDIC sobre la certificación del acero grado 60 (tipo RTD-458) en pilotes ya colocados, en atención con criterio técnico especializado.

En el plano socioambiental, el proyecto cuenta con viabilidad ambiental vigente (Resolución 0593-2023-SETENA). En el sector La Cueva se identificaron cuerpos de agua, incluyendo cinco nacientes, lo que motivó gestiones ante la Dirección de Agua y medidas de monitoreo continuo de caudales.

Aunque existe un recurso legal en trámite, este no suspende la viabilidad ambiental. SETENA aún no se pronuncia definitivamente sobre gestiones posteriores.

El diseño fue modificado en 2026 para incluir un viaducto de 129 m, reduciendo impactos ambientales y sin afectación a cuerpos de agua, según la Dirección de Agua, y se implementan medidas ambientales estrictas, monitoreo hidrológico y requisitos para el contratista para evitar impactos en nacientes.

En paralelo, se atiende una denuncia sobre posible afectación a una granja avícola. Se coordina con MAG y SENASA, que realizó inspecciones y emitió recomendaciones ya en implementación, aunque persisten algunos retos de coordinación.

En lo contractual, están pendientes la definición de la nueva fecha de terminación y la operación continua de la Junta de Resolución de Disputas (DAAB) conforme a la Cláusula 21 del Libro Amarillo FIDIC 2017.

### Administración de los Recursos Financieros asignados

La administración de los recursos financieros asignados al Programa, a saber los Contratos de Préstamo No. 5823/OC-CR que tiene como fecha de último desembolso el 10 de enero de 2029 y los Nos. 3071/OC-CR y 3072/CH-CR que en la actualidad tienen fecha de último desembolso el próximo 12 de noviembre de 2026, se ha gestionado conforme a las disposiciones establecidas en los contratos de préstamo suscritos con el BID, así como a la normativa nacional en materia de administración financiera pública. En este contexto, la programación de desembolsos responde a una planificación plurianual que articula las necesidades de ejecución del programa con la disponibilidad efectiva de los recursos, considerando las particularidades del esquema fiduciario implementado y las condiciones contractuales asociadas a cada operación de financiamiento. Este ejercicio permite asegurar la sostenibilidad financiera del programa, garantizar la cobertura oportuna de las obligaciones contractuales y orientar la toma de decisiones estratégicas en función de la evolución de la ejecución física y financiera.

Al 25 de mayo de 2025 se han ejecutado dos desembolsos del contrato de préstamo 5823/OC-CR, por un acumulado de \$11,85 millones, de los cuáles al 25 de mayo se han pagado a proveedores una suma de \$7,72 millones, el último desembolso ejecutado el pasado 30 de abril por \$3,5 millones, se proyectó para hacer frente a pago de acopio de materiales por \$2 millones, y \$1,5 millones para hacer frente a todos los costos de operación de la UEP y Gestor Financiero por 12 meses. Siguiendo la orden de dar prioridad de ejecución a los recursos de los \$110 millones provenientes del PIT, que tienen como fecha de último desembolso el próximo 12 de noviembre de 2026.

Con respecto a los \$110 millones provenientes del PIT, producto de la devolución de recursos por parte del otrora Contratista de la PIT-115-LPI-O-2019, se tiene, desembolsados \$12,40 millones, de los cuáles ya se



ejecutaron \$4,40 millones pagados a Constructora MECO en el contrato CR-L1151-P00003 por las estimaciones de obra de setiembre 2025 a marzo 2026, quedando disponibles para pagar estimaciones de obra, supervisión y verificación de calidad un monto de \$8,00 millones.

Del contrato de préstamo 3071/OC-CR por hasta \$78 millones del PIT, a la fecha no se han realizado desembolsos, y la eventual negociación de su ampliación de plazo es una decisión de alto nivel.

### Proyecciones de ejecución de desembolsos

Seguidamente se presenta resumen de los desembolsos que ya fueron realizados, así como la proyección de solicitud de desembolsos en cuanto a los montos y fechas de realización.

#### Escenario 1: Extensión de plazo por 12 meses del Contrato de Préstamo No. 3071/OC-CR y del financiamiento del Tramo Central por parte del BID

Es fundamental indicar que la proyección presentada seguidamente, parte del supuesto de que se ejecutan los \$32 millones del fondo de cofinanciamiento chino al 12 de noviembre de 2026, y que se prorroga el plazo de ejecución del contrato de préstamo 3071/OC-CR por \$78 millones, por 12 meses más.

CONTRATO DE PRÉSTAMO	MONTO DISPONIBLE / MONTO DEL DESEMBOLSO A SOLICITAR	FECHA DESEMBOLSOS
3072/CH-CR	\$12,40	N/A
3072/CH-CR	\$19,60	31/07/2026
<b>Subtotal 3072/CH-CR</b>	<b>\$32,00</b>	-
3071/OC-CR	\$32,30	01/09/2026
3071/OC-CR	\$45,70	01/02/2027
<b>Subtotal 3071/OC-CR</b>	<b>\$78,00</b>	-
5823/OC-CR	\$8,40	18/06/2025
5823/OC-CR	\$3,50	30/04/2026
5823/OC-CR	\$33,70	01/10/2026
5823/OC-CR	\$53,50	01/04/2027
5823/OC-CR	\$90,50	01/12/2027
5823/OC-CR	\$20,50	30/06/2027
5823/OC-CR	\$14,90	01/12/2028
<b>Subtotal 5823/OC-CR</b>	<b>\$225,00</b>	-
Total Programa PIV-MU	\$335,00	-

Tabla No.10 "Cumplimiento Proyección Financiera PIV-MU (montos en millones)"

Fuente: Elaboración propia con datos del Especialista Financiero

Escenario 2: Sin extensión de plazo por 12 meses del Contrato de Préstamo No. 3071/OC-CR, se ejecutan los \$32 millones del contrato de préstamo 3072/CH-CR, y el Gobierno de la República busca el financiamiento del 100% del costo de Tramo Central

Por otra parte, en atención a los ejercicios solicitados por señor Ministro, en cuanto al cálculo de escenarios posibles, a continuación se presenta una proyección de la ejecución bajo los supuestos indicados en el título, lo que corresponde a la ejecución de las obras de Punta Norte y Punta Sur, con la siguiente proyección, ejecutando \$225 millones del contrato 5823/OC-CR



(préstamo principal de San Carlos) y \$32 millones del 3072/CH-CR (fondos chinos del PIT), para un total de \$257 millones.

Compromisos Presupuestarios	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029	Total
Coopesca - Ejecución de contrato de iluminación Punta Norte	\$42 938,89	\$537 507,91	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$580 446,80
<b>MECO - Línea No 1:</b> Diseño SN 1, SN2, SN3, SN4, SN5 y SN 6, construcción y mantenimiento de SN3, SN4 y SN5	\$2561 800,00	\$41 226 146,00	\$73 893 385,90	\$5 298 054,21	\$0,00	\$122 979 386,11
<b>MECO - Línea No 2:</b> Construcción y Mantenimiento de las Unidades Prediales (SN 1, SN2, y SN 6).	\$0,00	\$6 335 820,87	\$59 336 436,55	\$8 245 652,76	\$0,00	\$73 917 910,18
<b>Pago Imprevistos 9% Contrato MECO</b>	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$17 720 756,67	\$0,00	\$17 720 756,67
<b>Pago Reajustes de Precios 5% Contrato de MECO</b>				\$9 844 864,81		\$9 844 864,81
ICE- Firma Administradora de contratos FIDIC ( Contrato Supervisión totalidad de RN 35)	\$2049 316,19	\$2 865 042,35	\$6 342 000,00	\$6 870 000,00	\$2366 803,38	\$20 493 161,92
<b>Pago Incremento Costo Contrato ICE del 9%</b>	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$1 844 384,57	\$0,00	\$1 844 384,57
<b>Pago Reajustes de Precios 5% Contrato del ICE</b>				\$1 024 658,10		\$1 024 658,10
Otras Consultorías Capitalizables (Esp. Estructurales, Geotécnia, Arqueología, Abogado FIDIC, entre otros)	\$0,00	\$300 000,00	\$300 000,00	\$300 000,00	\$78 702,16	\$978 702,16
ICOMA - Lab. Calidad apoyo ICE	\$0,00	\$240 728,68	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$240 728,68
Laboratorio Verificación de Calidad (25%) - Línea 1 de Punta Sur	\$0,00	\$300 000,00	\$660 000,00	\$40 000,00	\$0,00	\$1 000 000,00
Servicios Especializados de Topografía para la supervisión del Tramo Punta Sur de la nueva carretera a San Carlos RN 35	\$0,00	\$43 750,00	\$75 000,00	\$75 000,00	\$56 250,00	\$250 000,00
Estudios BID (Género, Cambio Climático, Riesgos, etc)	\$0,00	\$125 000,00	\$0,00	\$0,00	\$0,00	\$125 000,00
UEP, Gestor Financiero, Auditoría Financiera y Evaluaciones	\$604 397,15	\$1 500 000,00	\$1 638 652,28	\$1 500 000,00	\$756 950,57	\$6 000 000,00
<b>Total</b>	<b>\$5 258 452,23</b>	<b>\$53 473 995,81</b>	<b>\$142 245 474,73</b>	<b>\$52 763 371,12</b>	<b>\$3 258 706,11</b>	<b>\$257 000 000,00</b>

Tabla No.11 "Proyección Ejecución 2027 - 2029 PIV-MU"

Fuente: Especialista Financiero

De conformidad con las proyecciones de desembolsos presentadas, se observa que los compromisos financieros previstos para los años 2027, 2028 y 2029 configuran un escenario en el cual, bajo las condiciones actuales de ejecución, resulta factible atender dichas obligaciones con los recursos disponibles del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR. Esta condición refleja un nivel de suficiencia financiera que permite sostener la ejecución de las principales intervenciones del programa, particularmente aquellas asociadas a la fase constructiva de mayor intensidad.

En este marco, se abre un espacio relevante para la toma de decisiones estratégicas respecto al uso de las fuentes de financiamiento complementarias, en particular en lo que concierne al Contrato de Préstamo No. 3071/OC-CR. En efecto, considerando la disponibilidad proyectada de recursos, se plantea como alternativa la evaluación de una eventual ampliación del plazo para la utilización de dichos fondos, de forma tal que puedan ser orientados al financiamiento del Tramo Central, conforme a las necesidades del programa y la evolución de los procesos de contratación. Alternativamente, y en función de criterios de eficiencia y simplificación operativa, también podría valorarse la prescindencia de dichos recursos, priorizando el uso del financiamiento principal disponible.

En consecuencia, la definición de esta estrategia deberá sustentarse en un análisis integral que considere el estado de avance de los proyectos, las condiciones contractuales vigentes, la programación de ejecución y los riesgos asociados, con el propósito de asegurar la continuidad del programa bajo un esquema financieramente sostenible y operativamente eficiente.

Por otra parte, es importante mencionar que el proyecto también cuenta con un financiamiento de recursos locales para pagar expropiaciones, que al 25 de mayo de 2026, se han pagado un total de ₡3.424.345.998,43, que se



vienen ejecutando desde el año 2024 y hasta el 25 de mayo de 2025 de la siguiente manera.

Año 2026	\$534 556 994,42
Año 2025	\$1 225 560 868,33
Año 2024	\$1 664 228 135,68
<b>Total</b>	<b>\$3 424 345 998,43</b>

Tabla No.12 “Ejecución 2024 – 2026 Fondos Nacionales”  
Fuente: Especialista Financiero

### Sugerencias para la buena marcha de la Unidad Ejecutora

Con base en la experiencia acumulada durante el período de gestión, y considerando la etapa actual del programa, se plantean las siguientes recomendaciones orientadas a asegurar la continuidad, eficiencia y sostenibilidad de la Unidad Ejecutora:

En primer lugar, resulta fundamental **mantener la integridad del modelo de gobernanza definido en el Contrato de Préstamo y en el ROP**, particularmente en lo relativo a la separación de funciones entre la UEP, la Supervisión FIDIC y el Gestor Financiero. Este esquema constituye un pilar esencial para garantizar la transparencia, el control técnico independiente y la adecuada gestión fiduciaria de los recursos.

En esta misma línea, se recomienda **preservar la autonomía operativa y técnica de la UEP**, asegurando que las decisiones vinculadas a la ejecución del programa se mantengan dentro del marco técnico definido, evitando interferencias que puedan comprometer la eficiencia del proceso o la observancia de las políticas del BID.

Asimismo, se considera prioritario **fortalecer la capacidad operativa de la UEP**, mediante la ocupación de plazas vacantes y la consolidación del equipo interdisciplinario, especialmente en áreas críticas como planificación y monitoreo, gestión documental y control financiero. La continuidad y estabilidad del equipo técnico resultan determinantes para la adecuada ejecución del programa.

Durante el año 2025 se contrató la asesoría de un consultor especializado en el diseño e implementación de sistemas para la gestión de proyectos, con el propósito de desarrollar un sistema digital específico para el PIV-MU.

El proceso inició con la revisión y análisis de la documentación del Programa, incluyendo informes, formatos, procedimientos, normativa FIDIC, el ROP y demás instrumentos de gestión aplicables. Como resultado de este levantamiento de información, se propuso el desarrollo de un sistema digital modular que permitiera atender de forma integral las distintas áreas del Programa y facilitar las labores de gestión, seguimiento y control tanto de la UEP como del Ingeniero.



Una vez identificados y documentados los requerimientos funcionales, se logró diseñar e implementar el **Mecanismo Digital para la Atención de Quejas y Reclamos**, herramienta que actualmente utiliza el equipo social de la UEP para la gestión y seguimiento de los casos recibidos. Asimismo, se avanzó en el diseño de la base funcional para la administración de la correspondencia y del expediente digital del proyecto; sin embargo, dicho módulo no fue entregado por el consultor, por lo que no fue posible completar su implementación. Debido a incumplimientos contractuales identificados durante la ejecución de la consultoría, se determinó no continuar con la contratación.

En materia de gestión contractual, se recomienda **reforzar los mecanismos de coordinación y seguimiento con la Supervisión FIDIC**, asegurando una adecuada gestión de plazos, costos, calidad y riesgos, particularmente en contratos de alta complejidad como el de la Punta Sur y el futuro Tramo Central.

En el ámbito financiero, es indispensable **mantener una estrecha coordinación con el Gestor Financiero**, garantizando la oportunidad en la gestión de pagos, la adecuada programación financiera y el cumplimiento de los requisitos de justificación ante el BID, con el fin de evitar atrasos en los desembolsos y asegurar la fluidez del programa.

Adicionalmente, se recomienda continuar fortaleciendo la **gestión socioambiental del programa**, con énfasis en la implementación efectiva de los planes establecidos (PGAS, PRI, entre otros), el seguimiento de indicadores y la atención oportuna de requerimientos de las autoridades ambientales y del Banco.

Por otra parte, se sugiere **priorizar la ejecución del Tramo Central**, dada su relevancia estratégica dentro del programa, promoviendo soluciones que permitan viabilizar su contratación y ejecución en estricto apego al marco normativo aplicable, minimizando los riesgos de retraso en el cumplimiento de los objetivos del programa.

Finalmente, se considera esencial **mantener un enfoque de gestión basado en resultados y riesgos**, fortaleciendo los procesos de planificación, monitoreo y control, de manera que permitan anticipar desviaciones, implementar medidas correctivas oportunas y asegurar el cumplimiento de los objetivos del programa dentro de los plazos establecidos.

En síntesis, la sostenibilidad del programa depende, en gran medida, de la continuidad en la aplicación rigurosa del modelo de ejecución establecido, del fortalecimiento de la capacidad técnica de la UEP y del mantenimiento de una gestión disciplinada, transparente y alineada con las mejores prácticas de gestión.



Adicionalmente, en el ámbito de la gestión operativa y administrativa del Programa, se identifica un aspecto crítico relacionado con el manejo de la información y los canales formales de comunicación, el cual se detalla a continuación.

En materia de gestión de la información y comunicación institucional, la Unidad Ejecutora ha operado mediante un esquema de **ventanilla única estructurado a través de diversas cuentas de correo electrónico institucionales**, utilizadas como canales formales para la recepción, registro, asignación y seguimiento de comunicaciones vinculadas a los programas. Este modelo ha permitido centralizar la interacción con contratistas, consultores, órganos de control, instancias internas del MOPT y el Banco BID, asegurando la trazabilidad de los procesos y la consistencia en la gestión documental.

No obstante, al cierre del presente período se identifica una condición de riesgo relevante asociada a la **administración de estas cuentas**, en virtud de que varias de ellas se encuentran actualmente asignadas a usuarios que han dejado de formar parte de la organización, sin que se haya completado en todos los casos un proceso formal de reasignación, depuración de accesos y transferencia de conocimiento. Esta situación podría afectar la continuidad operativa, el control de la información, la seguridad de accesos y la adecuada gestión de las comunicaciones oficiales del Programa.

En este sentido, se considera necesario que la nueva administración valore la **regularización integral de las ventanillas única de la UEP**, mediante la actualización de los responsables de cada cuenta, la asignación prioritaria a funcionarios de planta, la implementación de protocolos de respaldo y control de accesos, así como la formalización de lineamientos operativos para su uso. A continuación, se presenta el detalle de las cuentas identificadas y la situación de sus respectivos administradores.

CUENTA	FUNCIÓN/USO	ADMINISTRADORES	CONDICIÓN	OBSERVACIÓN
<a href="mailto:rutanacional35@mopt.go.cr">rutanacional35@mopt.go.cr</a>	Comunicaciones con el BID, Contratista, ICE (El Ingeniero), Despacho Ministerial	Mario Campos Vega Paola Suarez Herrera Dannia Bastos González Pamela Mata Navarro	Nombrado CONAVI Traslado Puntarenas Consultora Activa Consultora Activo	
<a href="mailto:expropiacionesRN35@mopt.go.cr">expropiacionesRN35@mopt.go.cr</a>	Comunicaciones con el DABI, PGR y otros actores	Diego Leal Obando Diana Korte Leiva	Jefatura DABI Consultora Activa	Por cuanto en un inicio el DABI no remitía las gestiones, si no que la DAJ, se le otorgó acceso a su jefatura para el seguimiento con la PGR
<a href="mailto:consultasRN35@mopt.go.cr">consultasRN35@mopt.go.cr</a>	Gestión Social	Andrea Ávila Alfaro Diego Leiva Mesén Stevens Ramirez Calderon Mariela Espinoza Morales Jonathan Martinez Mejias	Consultora Activo Consultora Activo Consultora Activa Consultora Activo	



CUENTA	FUNCIÓN/USO	ADMINISTRADORES	CONDICIÓN	OBSERVACIÓN
<a href="mailto:adquisicionesRN35@mopt.go.cr">adquisicionesRN35@mopt.go.cr</a>	Comunicaciones con el BID, Despacho Ministerial, la Asesoría Jurídica y Proveedores	Carlos Leiva Mesén Georgia Mata Navarro	Consultora Activo Consultora Activa	

Tabla No.13 “Administradores correos de la UEP”

Fuente: Elaboración propia con información de la Unidad de Base de Dato de Informática

### Estado actual del cumplimiento de las disposiciones giradas por la Contraloría General de la República

Durante el período que se ostentó el cargo de Gerente de la Unidad Ejecutora, y que se detalla en el presente Informe de Fin de Gestión, no se recibieron disposiciones de la Contraloría General de la República (CGR) cuyo seguimiento haya sido asignado a la Unidad. No obstante, durante el período se mantuvo interacción con ésta y la atención de solicitudes de información sobre el cumplimiento de metas; gestiones que se dejan constancia para efectos de transparencia, sin que de ellas deriven disposiciones pendientes de seguimiento.

### Estado actual del cumplimiento de las disposiciones o recomendaciones giradas por otro órgano de control externo

Durante el período que se ostentó el cargo de Gerente de la Unidad Ejecutora, y que se detalla en el presente Informe de Fin de Gestión, no se recibieron disposiciones o recomendaciones giradas por otro órgano de control externo cuyo seguimiento haya sido asignado a la Unidad. No obstante, durante el período estuvieron activas auditorías técnicas del LanammeUCR sobre la Ruta Nacional No. 35 (oficios de la serie EIC-Lanamme, entre ellos los Nos. 477, 510, 521 y 531 de 2026, y el EIC-LANAMME-1061-2025), así como misiones de supervisión socioambiental y la Revisión General de Cartera del BID. Si bien sus informes no constituyen disposiciones vinculantes, se referencian en esta sección y sus recomendaciones se atienden en el marco del seguimiento técnico del Programa.

### Estado actual de cumplimiento de las recomendaciones formuladas por la Auditoría Interna

Durante el período que se ostentó el cargo de Gerente de la Unidad Ejecutora, y que se detalla en el presente Informe de Fin de Gestión, no se recibieron disposiciones o recomendaciones de la Auditoría Interna cuyo seguimiento haya sido asignado a la Unidad.

### Conclusiones Generales de la Gestión

El período comprendido entre el 2 de octubre de 2023 y el 31 de mayo de 2026 estuvo marcado por la transición del PIV-MU) desde una fase de estructuración hacia una fase efectiva de ejecución, en un contexto caracterizado por importantes desafíos de orden financiero, presupuestario e institucional.



Uno de los principales hitos de la gestión correspondió a la **incorporación de los recursos del Contrato de Préstamo No. 5823/OC-CR al Presupuesto Nacional**, condición indispensable para la operativización del programa. Este proceso implicó la superación de restricciones asociadas a la aplicación de la regla fiscal, la articulación interinstitucional con el Ministerio de Hacienda y la habilitación de mecanismos legales que permitieran la utilización de los recursos como gasto de capital, sentando así las bases para la activación financiera del programa.

En el ámbito operativo, la gestión se orientó a la **conformación y consolidación de la Unidad Ejecutora**, la estructuración de los mecanismos de gestión técnica y fiduciaria, así como al establecimiento de las condiciones necesarias para iniciar la ejecución de los contratos asociados al programa, en particular aquellos vinculados a la finalización de la carretera a San Carlos.

Asimismo, se avanzó en la definición de estrategias de ejecución, programación financiera y coordinación institucional, permitiendo al programa transitar de una condición inicial de limitaciones estructurales hacia un escenario de **viabilidad operativa y financiera**, con contratos en ejecución y una ruta clara para el desarrollo de las inversiones previstas.

No obstante, se identifican desafíos relevantes asociados a la gestión de la información, la continuidad operativa y la coordinación interinstitucional, los cuales deberán ser atendidos por la nueva Gerencia con el fin de asegurar la sostenibilidad del modelo de ejecución y mitigar riesgos en las etapas siguientes del programa.

En conjunto, la gestión realizada permitió **activar financiera y operativamente el PIV-MU**, estableciendo las bases técnicas, contractuales e institucionales necesarias para su ejecución, y dejando a la nueva Gerencia un programa en marcha, con recursos disponibles y condiciones habilitantes para avanzar en la finalización de las obras estratégicas comprometidas.



# Anexo 1

## Registro Fotográfico de los proyectos



Imagen No. 2 “Diseño & Construcción del Sistema de Iluminación Vial de la Punta Norte (CR-L1151-PO0001),”  
Fuente: UEP

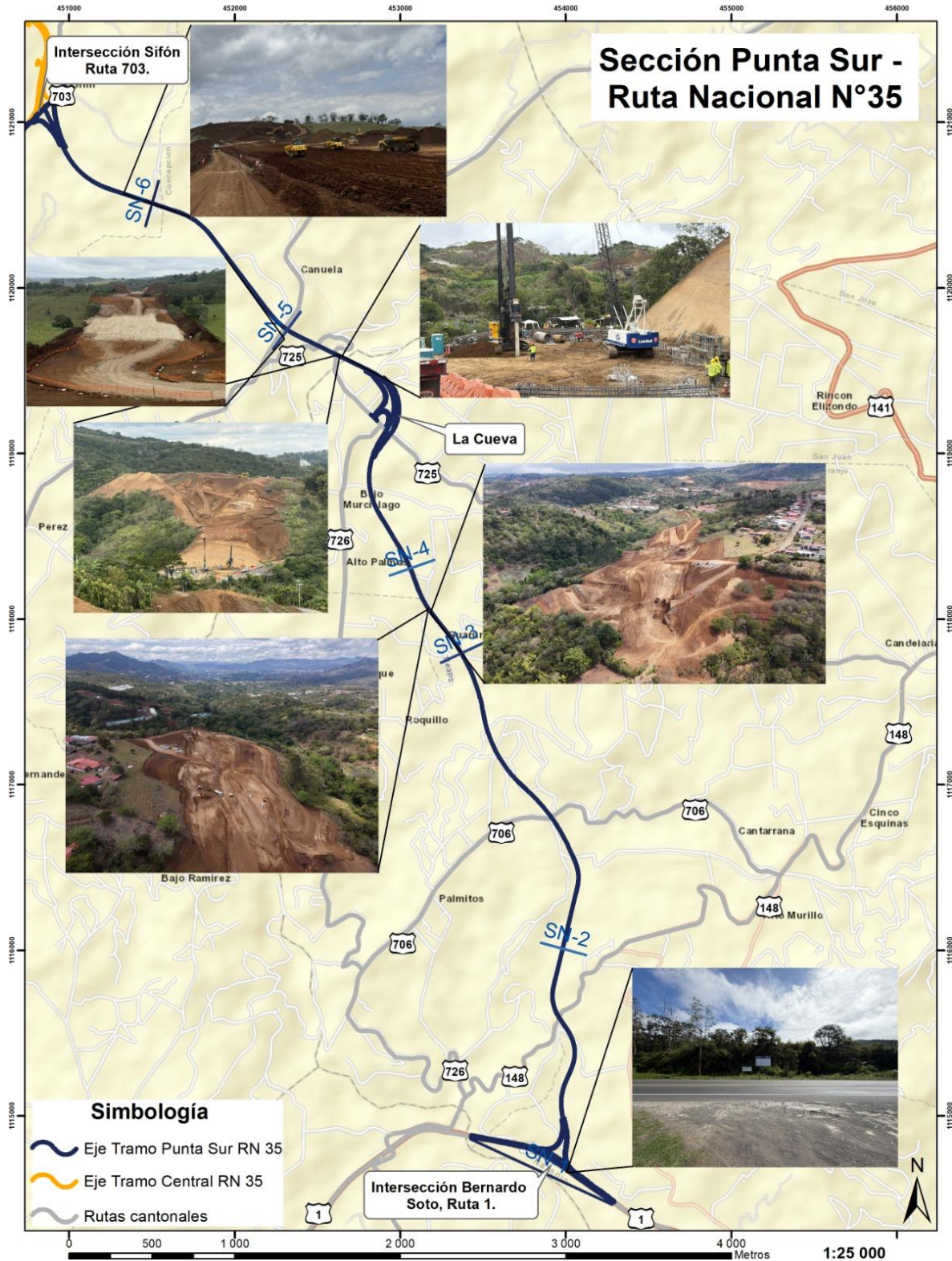


Imagen No. 3 "Diseño & Construcción de la Punta Sur (CR-L1151-P00003)"  
 Fuente: UEP



# Anexo 2

## Canales Digitales del Programa

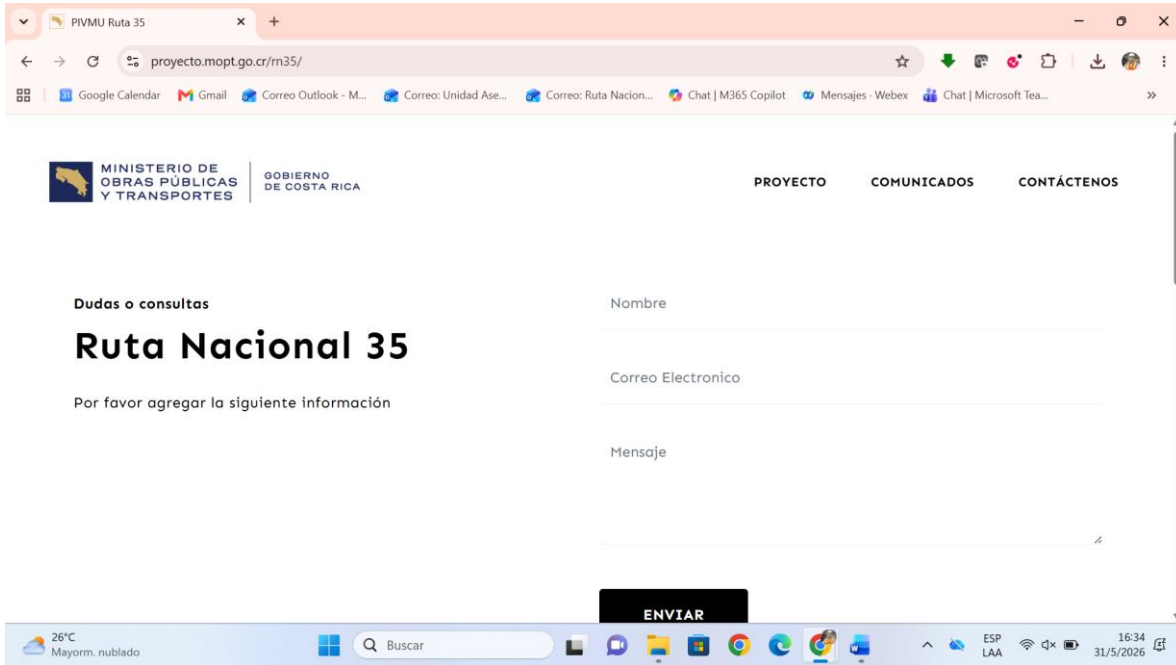


Imagen No. 4 “Sección Contáctenos de la página web del Programa”  
Fuente: <https://proyecto.mopt.go.cr/rn35/>

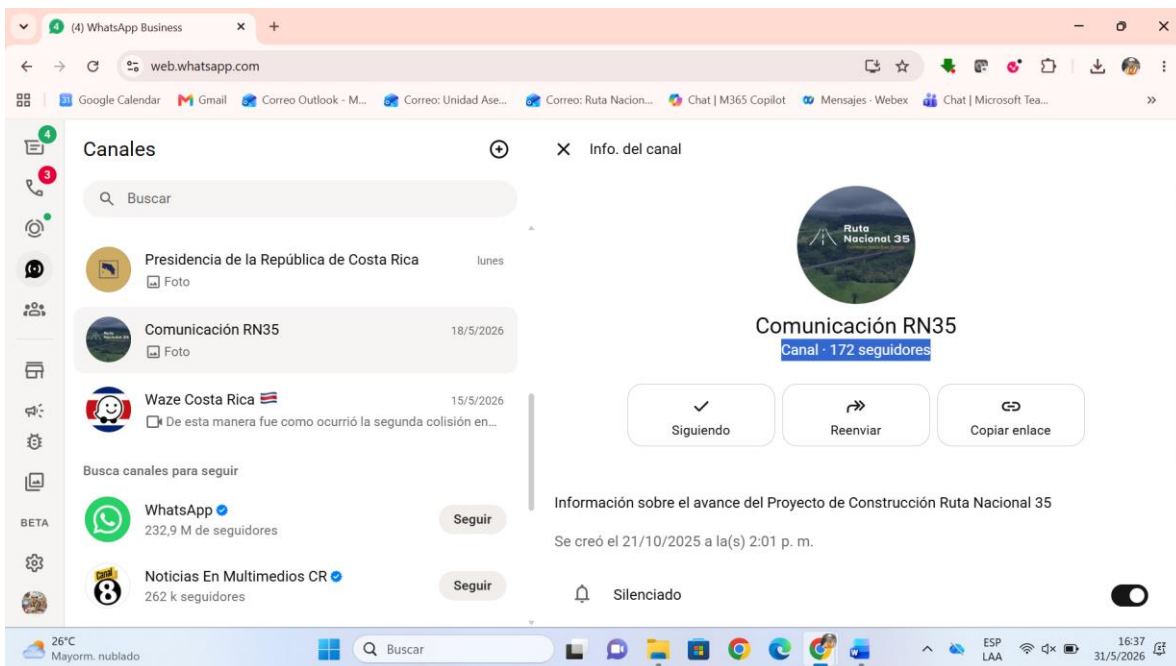


Imagen No. 5 “Sección de información del canal de WhatsApp”  
Fuente: <https://whatsapp.com/channel/OO29Vb6Vd4NBVJlIx5aJqtOh>