



Índice

Índice.....	1
Introducción	3
Generalidades.....	5
Programación Estratégica Institucional	18
Programación Estratégica a Nivel de Programa	41
Detalle de Proyectos de Inversión.....	51
Anexos	65





Introducción

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es el instrumento de planificación gubernamental que integra las políticas públicas para alcanzar los objetivos de desarrollo planteados por una determinada Administración, para garantizar el bienestar del país. Es un plan de carácter vinculante y por tanto se constituye en la base para la definición de los Planes Quinquenales; que a su vez determinan los Planes Operativos Institucionales que se traducen en Presupuestos Anuales de las entidades.

Al finalizar el año 2010, finalizó también la aplicación del Plan Nacional de Desarrollo vigente “Jorge Manuel Dengo Obregón 2006-2010 así como los Contratos con la Ciudadanía establecidos como norte de la ejecución de las actividades.

Esta situación hace necesaria la revisión y elaboración de un nuevo marco estratégico global de la planificación nacional, sin interrumpir los procesos de programación y evaluación operativa que las instituciones públicas llevan a cabo, para los bienes y servicios que brindan hacia la ciudadanía.

Es por ello, que hasta tanto no esté oficializado el nuevo Plan Nacional de Desarrollo y los Contratos con la Ciudadanía que regirán para el periodo 2011- 2014, se programará operativamente haciendo uso del Plan Operativo Institucional por medio de los “Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial



e Institucional 2011” del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica y el Ministerio de Hacienda.

De ahí, que se presenta la Programación Estratégica a que apunta el Consejo Nacional de Vialidad y los productos concretos que de ella se derivan, respetando los lineamientos indicados en el párrafo precedente.



Generalidades

De acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos N° 5060, estos según su función se clasifican en RED VIAL NACIONAL y RED VIAL CANTONAL.

La administración de la Red Vial Nacional, corresponde según la Ley N° 7798 al Consejo Nacional de Vialidad. Esta red está constituida por las siguientes clases de caminos públicos:

a) **Carreteras primarias:** Red de rutas troncales, que sirven como corredores caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

b) **Carreteras secundarias:** Rutas que conectan cabeceras cantorales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

c) **Carreteras terciarias:** Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

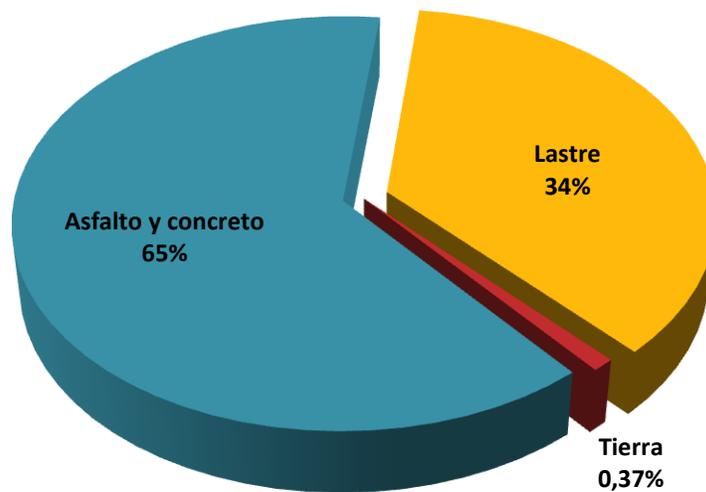
La Red Vial Nacional, incluye además algunas calles urbanas que pueden incluirse como calles de travesía (conexiones urbanas). Estas últimas pertenecen a la red cantonal pero en conformidad con la Ley de Caminos Públicos y del Reglamento de



Clasificación Funcional de Caminos Públicos se incorporan al CONAVI a través del artículo N° 1 de la ley N° 7798. Asimismo, incluye los puentes y estructuras de drenaje mayor ubicadas sobre estas rutas, pasos a desnivel y puentes peatonales.

En la actualidad, la Red Vial Nacional está constituida por 7.513 Km, de los cuales el 65,54% están revestidos (4.924,6 km tienen superficie de ruedo en asfalto o concreto) y el 34,45% presenta superficie expuesta (es decir, en lastre el 36% o en tierra, el 0,37%).

Composición de la Red Vial por tipo de superficie de rodamiento



En el Alcance N° 20 de la Gaceta 103 del 29 de mayo de 1998 se publicó la Ley N° 7798 de “Creación del Consejo Nacional de Vialidad”, como un órgano de



desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial, al que se le encarga la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional; permitiéndole suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Esta Ley declaró la conservación vial como actividad ordinaria de servicio público e interés nacional. Asimismo, establece que el CONAVI debe ser administrado por el Consejo de Administración como máximo órgano directivo de la organización; el cual está integrado de la siguiente manera:

- ♦ El Ministro de Obras Públicas y Transportes –quien lo preside–.
- ♦ Dos representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).
- ♦ Un representante de la Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.
- ♦ Dos representantes de la Unión de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada.
- ♦ Un representante de las municipalidades.

Esta ley además, dispuso las prioridades en el uso de los recursos para nacionales para la atención de la Red Vial Nacional:

“... ”

Conservación:

Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio



óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes.

ii. Mantenimiento rutinario:

Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

iii. Mantenimiento periódico:

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



iv. Mejoramiento:

Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie (“upgrade”) de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

v. Rehabilitación:

Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores...

vi. Reconstrucción:

Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

vii. Construcción de obras viales nuevas:

Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente ...”.

Es importante destacar que la Ley también fijó que el CONAVI está facultado para contratar los servicios necesarios para garantizar la conservación vial por períodos de hasta cinco años; tomando por supuesto las previsiones presupuestarias pertinentes.

En cuanto a los costos administrativos, dispuso que estos no deben superar el 5% de los ingresos.



Finalmente, en cuanto a la constitución del Fondo Vial, se estableció que este estaría conformado por los siguientes tributos, ingresos y bienes:

- ♦ Una contribución especial sobre la distribución nacional o internacional de combustibles y energéticos derivados del petróleo, cuya tarifa sería de un 15%.
- ♦ El monto equivalente al 50% de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9º de la Ley N° 7088.
- ♦ Los créditos nacionales e internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa y que la ley le faculta.
- ♦ Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes.
- ♦ El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.
- ♦ Las multas por infracción a las normas sobre pesos y dimensiones de vehículos.
- ♦ Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de aplicación de la Ley N° 7088.
- ♦ Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

No obstante, el 9 de julio del 2001, en el Alcance N° 53 de la Gaceta N° 131, se publicó la Ley N° 8114 “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias”, modificó el destino del impuesto único al combustible y lo fijó en un 33,5% del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación de este impuesto, del cual se destinará un 30% al CONAVI y el 3,5% restante a favor de FONAFIFO (Fondo Nacional de Financiamiento Forestal).



Esta ley establece que el 75% del 30% que se recaude por concepto del impuesto único a los combustibles, se destinará para la atención de la Red Vial Nacional (administrada por CONAVI), específicamente para proyectos de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación y un 25% para la Red Vial Cantonal (bajo la responsabilidad de las municipalidades).

Pero además, la Ley N° 8114 incluyó un actor importante en la acción del CONAVI, al establecer a la Universidad de Costa Rica, a través de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), como la institución responsable de velar por la calidad de la inversión que se realice en la Red Vial Nacional tanto en asfalto como en lastre, y estableció su financiamiento mediante una transferencia de fondos desde CONAVI hacia LANAMME; por un monto equivalente de hasta un 3% de lo que reciba el CONAVI por concepto del impuesto al combustible, para dedicarse a las siguientes tareas¹:

- ♦ Programas de formación y acreditación para técnicos de laboratorio.
- ♦ Auditorias técnicas a proyectos en ejecución.
- ♦ Evaluación bienal de toda la red nacional pavimentada.
- ♦ Evaluación anual de las carreteras y puentes en concesión.
- ♦ Actualización del manual de especificaciones y publicación de una nueva edición cada diez años.
- ♦ Auditorias técnicas a laboratorios que trabajan para el sector vial.

¹ Artículo 6° de la Ley N° 7798



- ♦ Asesoramiento técnico al jerarca superior de la Dirección de Vialidad del MOPT, así como al ministro y viceministro del sector.
- ♦ Ejecución y auspicio de programas de cursos de actualización y actividades de transferencia de tecnología dirigidas a ingenieros e inspectores.
- ♦ Programas de investigación sobre los problemas de la infraestructura vial pavimentada del país.

Más recientemente se modificó la distribución del porcentaje del impuesto único al combustible destinado a la atención de la red vial del país, mediante Ley N° 8603 publicado en La Gaceta N°196 del 11 de octubre de 2007; y según la cual y en lo de interés, del producto anual de los ingresos provenientes a la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un 29% se destinará a favor del CONAVI, un 1% para garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y construcción de la red vial nacional, a favor de la Universidad de Costa Rica.

La misma Ley establece que el 29% a favor del CONAVI se distribuye asignando un 75% a este Consejo para la atención de la red vial nacional y el 25% restante se destinará a la atención de la red vial cantonal.

En relación con su ámbito de acción, el Consejo Nacional de Vialidad, ha identificado las acciones estratégicas necesarias e indispensables para mejorar el estado de la Red Vial Nacional y como consecuencia, garantizar niveles de servicio adecuados que contribuyan con el desarrollo socio-económico de Costa Rica.



En junio de 2008 el Consejo de Administración del CONAVI aprobó las políticas de intervención de la red vial nacional que orientan –en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010– el quehacer institucional para garantizar la seguridad de todos los usuarios del sistema vial y contribuir con el desarrollo socio – económico del país:



Como institución que brinda un servicio público trascendental para el desarrollo económico y social del país, se considera que el CONAVI debe necesariamente atacar dos temas fundamentales, el de la seguridad en nuestras carreteras y el de garantizar transitabilidad por la red vial nacional de manera permanente.

Brindar condiciones de seguridad vial en la red vial nacional.

La seguridad de los diferentes usuarios del sistema vial es un eje transversal a todo el accionar de CONAVI, no obstante, se considera necesario desagregarlo en seis programas prioritarios, de acuerdo con lo indicado en el documento que se remite.

Garantizar la transitabilidad segura en la Red Vial Nacional



Esta política tiene por objetivo primordial permitir – en todo momento – la transitabilidad en la Red Vial Nacional, para garantizar la movilización de personas, bienes y mercancías.

Esta política establece por lo tanto que en primera instancia el CONAVI debe garantizar la movilización a través de la red vial nacional, para lo cual implementará los programas de mantenimiento y conservación que requieran tanto carreteras como puentes y otras estructuras.



Meiorar la capacidad funcional v/o estructural de la Red Vial Nacional

Esta política tiene dos objetivos fundamentales, recuperar la capacidad funcional de la red vial nacional (proyectos de mejoramiento como ampliaciones de calzada, mejoras en el diseño geométrico, etc.) y recuperar la capacidad estructural de la red vial nacional (proyectos de rehabilitación, reconstrucción, construcción); con el fin de dotar al país de la infraestructura vial requerida para lograr un mayor desarrollo económico y social.

El portafolio de proyectos que permitirán lograr el desarrollo de la red vial nacional requiere inversiones que exceden las posibilidades del CONAVI para financiarlas a través del Fondo Vial. De ahí, que paralelamente a esta política, se necesitan lineamientos del rector y de gobierno en el componente de financiamiento externo, así como la dotación de personal de planta calificado en dicha materia.

Recuperar la capacidad funcional y/o estructural de puentes y estructuras de

La atención de los puentes por su complejidad y alcances se constituye en sí misma en una política independiente.

Existen en el país aproximadamente 1.350 puentes y estructuras de drenaje mayor, muchos de los cuales tienen ya cerca de 50 años, por lo que las medidas que se tomen para su atención resultan impostergables.



De igual modo, es imprescindible la ampliación de puentes urbanos ubicados sobre rutas estratégicas, que limitan la capacidad de estas, y se constituyen en “cuellos de botella” que generan costos significativos a los usuarios y al país.

Para garantizar la calidad y la eficiencia de las inversiones que se proyecta realizar en los próximos años, con el objetivo de atender las demandas de los usuarios, es indiscutible la necesidad de asegurar presupuestos multianuales.

Progresivamente se propone revertir el proceso de deterioro de la infraestructura vial, a fin de que cada camino o carretera cuente con las intervenciones en el momento oportuno.

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Creación del CONAVI, este es un órgano de desconcentración máxima, adscrito al MOPT, con personería jurídica, instrumental y presupuestaria independiente; para administrar el Fondo de la Red Vial Nacional. En razón de ello, el artículo 4 de la misma ley establece los siguientes objetivos del CONAVI:

- ♦ Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación Sectorial de MOPT.
- ♦ Administrar su patrimonio.
- ♦ Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.



-
- ♦ Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de calidad.
 - ♦ Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
 - ♦ Celebrar contratos o prestar servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.



Programación Estratégica Institucional

El Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) visualiza el Plan Nacional de Desarrollo como el *“Marco orientador del Gobierno de la República que define las políticas que normarán la acción de gobierno para promover el desarrollo del país, por medio del aumento de la producción, productividad, distribución del ingreso, acceso a los servicios sociales y la participación ciudadana, para la mejora en la calidad de vida de la población. Establece de forma vinculante para las instituciones las prioridades, objetivos y estrategias derivadas de esas políticas, que han sido fijadas por el Gobierno de la República a nivel nacional, regional y sectorial”*².

A partir de que el nuevo Plan Nacional de Desarrollo (PND) y los Contratos con la Ciudadanía (CCC) sean elaborados y presentados oficialmente para el período 2011-2014, se realizará la programación anual correspondiente, la cual estará vinculada con el nuevo PND-CCC.

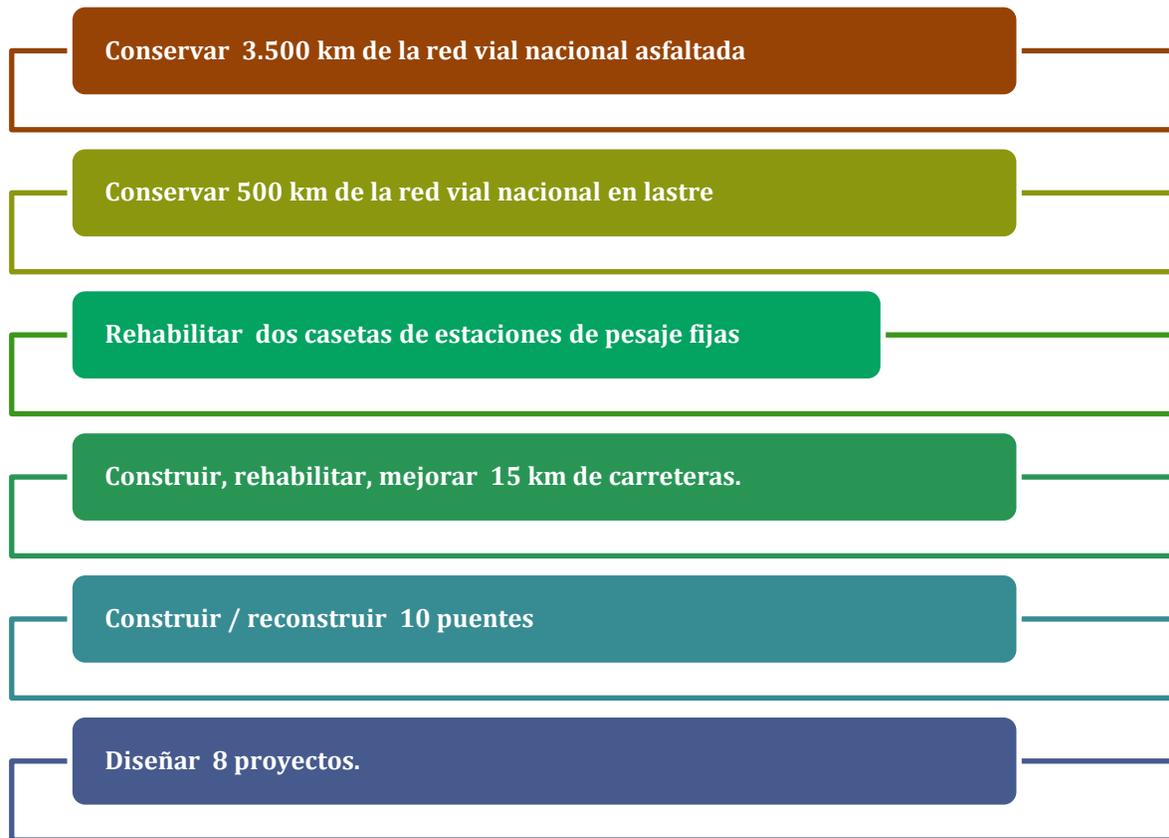
Por lo anterior, y de acuerdo con los Lineamientos Técnicos y Metodológicos, la Programación Estratégica Institucional del 2011 se compone de dos elementos fundamentales:

² MIDEPLAN, Ministerio de Hacienda. Lineamiento Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2011.



-
- ♦ Los aspectos estratégicos de la entidad.
 - ♦ La programación estratégica a nivel de programa.

En este punto interesa indicar las metas que el CONAVI se ha comprometido a ejecutar para el año 2011, las cuales responden a la Acción Estratégica: “Construcción y Rehabilitación de la Infraestructura Vial de la Red Internacional de Carreteras (RICAM)”, la cual se incluye dentro de la propuesta del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, actualmente en estudio.



Es importante mencionar que al no estar definido el Plan Nacional de Desarrollo para el período 2011-2014, así como el Plan Nacional de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la programación de las metas del CONAVI para el 2011, responde a los recursos con los que se cuenta en estos momentos, específicamente con el financiamiento del Fondo Vial y algunos proyectos en ejecución con financiamiento externo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), de ahí que las metas con respecto a años anteriores, se hayan tenido que ajustar.

Otro aspecto a considerar es que la mayoría de las acciones estratégicas, metas y proyectos institucionales, que se están valorando incluir dentro del Plan Nacional de



Desarrollo 2011-2014, son financiados con financiamiento externo por medio del préstamo aprobado con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para el Programa de Infraestructura Vial 1 (PIV 1). Con este programa se pretende la inclusión de soluciones integrales de la red vial nacional que incluyan carreteras, puentes y obras de seguridad vial.

Una vez aprobado tanto el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, el Plan Nacional de Transportes, además de los recursos del financiamiento del BID; la institución valorará la reprogramación o adición de otras metas dentro del Plan Operativo Institucional 2011 y siguientes.

A. Aspectos estratégicos institucionales

El CONAVI concluyó en el año 2007 la formulación de la Primera Parte del Plan Estratégico Institucional la cual fue aprobada por el Consejo de Administración en junio de 2008. Como resultado de dicho Plan se formulan y plantean acciones estratégicas orientadas a potenciar las oportunidades y fortalezas de la entidad y controlar y/o minimizar las debilidades y amenazas que afectan el cumplimiento de la misión de este Consejo.

Este apartado se desarrolla en el mismo orden en que se establece en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2011.



Misión

Delimita la razón de ser del Consejo Nacional de Vialidad, reflejo de la realidad actual pero al mismo tiempo delimita el posicionamiento deseado para el futuro, identifica nuestros productos, nuestra gente, nuestra organización, nuestra institución:

MISIÓN

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente.

Visión

La visión es “un sueño que nos proponemos hacer. Un sueño creíble y motivador capaz de invitar a otros a que se comprometan en su realización”:

VISION

Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica.



Programas presupuestarios

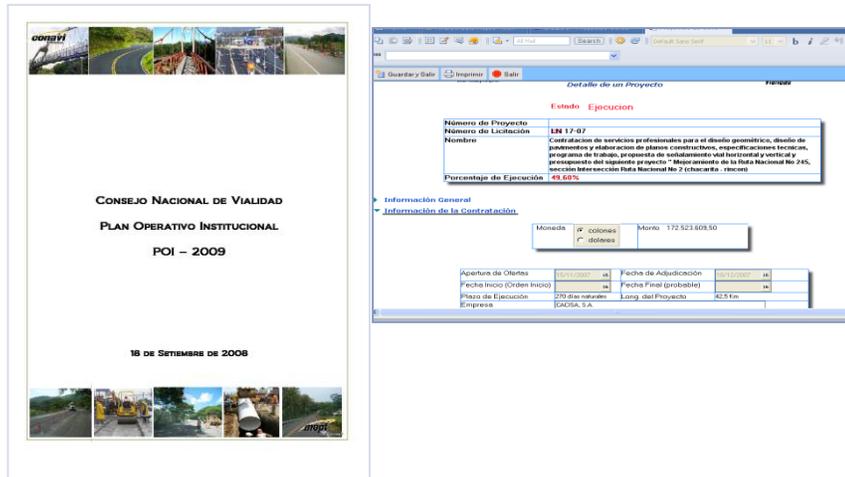
El CONAVI de conformidad con los lineamientos presupuestarios integra todas sus unidades en cuatro programas presupuestarios en función de los productos finales que contribuyen con el cumplimiento de objetivos y metas, dentro de los cuales se incluye el programa de apoyo (administración superior).



Programa 01: Administración Superior

En él se incorporan los órganos de decisión política y gerencial así como los sistemas de administración y de control financiero. En este programa se realizan actividades de carácter sustantivo y otras de apoyo administrativo.

Este programa está integrado por el Consejo de Administración, la Dirección Ejecutiva y su Unidad Staff (Planificación Institucional) y Las Gerencias de Gestión de Asuntos Jurídicos y Gestión de Adquisiciones y Finanzas, así como las Direcciones de Gestión de Recurso Humano y Tecnologías de la Información.



Programa 02: Conservación Vial

Este programa incluye los proyectos que realiza el CONAVI y que responden a los objetivos que por ley se le encargan a la institución, relacionados con la conservación vial (mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico) y la rehabilitación de la Red Vial Nacional. La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes es la dependencia responsable de velar por la ejecución de esas actividades y consecuentemente la responsable del presupuesto. Este presupuesto también incluye los trabajos de mantenimiento que la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y Departamento de Pesos y Medidas ejecuta o al CONAVI.



Conservación de carreteras



Atención de emergencias



Atención de Puentes



Mantenimiento de la Red en Lastre



Control Pesos y Dimensiones

EJE CONVENCIONAL		
Carro	Alto (cm)	Peso (kg)
	300	300
	400	400
	700	700
	700	700
	900	900
	900	900
	1000	1000
	1200	1200
	1800	1800





Programa 03: Construcción Vial

Respecto al quehacer del Consejo Nacional de Vialidad en cuanto a “construcción vial”, en cuyo ámbito se enmarcan los proyectos de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de carreteras y puentes, con el objetivo de mejorar el nivel de servicio o comunicar poblaciones, permitir el tránsito de personas y productos, acortar distancias y facilitar el desarrollo nacional; los resultados alcanzados en este programa son responsabilidad de dos dependencias ejecutoras: Gerencia de Contratación Vial y la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes. La primera como responsable de los estudios técnicos, diseños de las obras y elaboración de términos de referencia y carteles de licitación de los proyectos y la segunda, encargada de la supervisión de los proyectos en la etapa de ejecución.



Dirección de Obras y Dirección de Ingeniería

Construcción de carreteras



Mejoramiento de carreteras



Antes

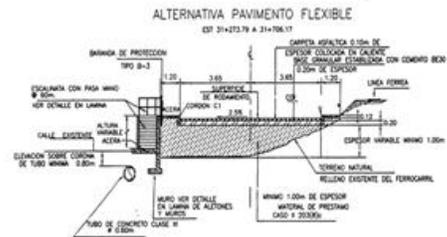


Después

Reconstrucción de carreteras



Diseño de proyectos



Puentes





Programa 04: Operación e inversión en rutas de peaje

En el ámbito Institucional, este producto se convierte en un insumo para el producto final, el cual es la ejecución de proyectos de inversión (mantenimiento, conservación y mejoras) de las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, que brinde las condiciones de seguridad y comodidad para los conductores.

Los programas sustantivos de la Administración, que utilizan los recursos económicos efectivos, provenientes de la actividad de recaudación son: Programa 02 Conservación Vial y el Programa 03 Construcción Vial.

La población beneficiada del producto de la actividad de recaudación de tasa de peaje, son todos los conductores que transitan por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, a saber: General Cañas (Alajuela), Florencio del Castillo (Tres Ríos), Bernardo

Departamento de Peajes

Conservación de Rutas de Peaje



Construcción de Bahías de Autobuses en Rutas de Peaje



Construcción de Puentes Peatonales en Rutas de Peaje



Página N° 29



Soto (Naranjo), Próspero Fernández (Escazú) y Braulio Carrillo (Zurquí).

Recaudación





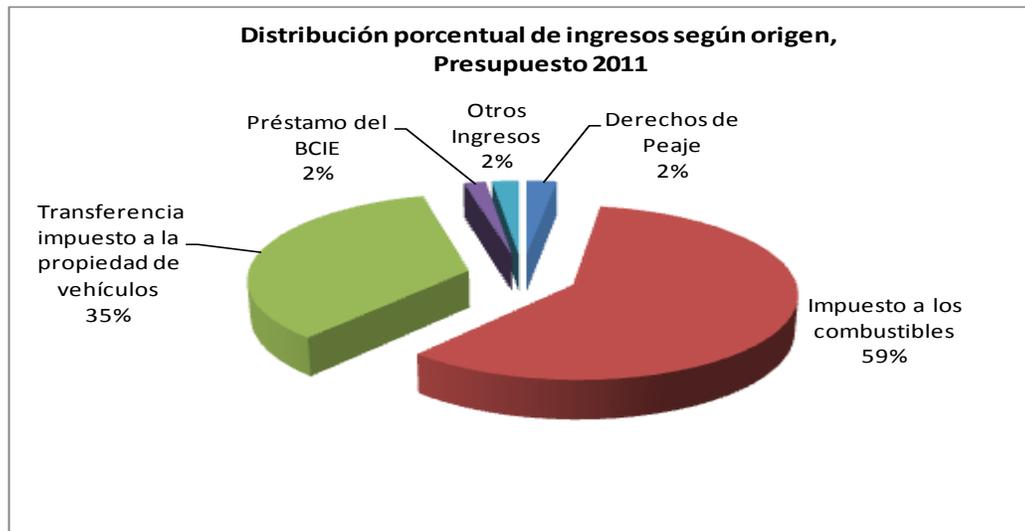
Ingresos

Los ingresos del Consejo Nacional de Vialidad para el año 2011 se estiman en ¢128.200,6 millones. Del total de ingresos presupuestados, ¢124.569,2 millones corresponden al Fondo Vial y ¢3.631,4 millones al Fondo de Peajes.

La distribución de los ingresos según su origen es el siguiente:

- Derechos de Peaje: ¢3.155 millones.
- Impuesto a los combustibles: ¢75.769,2 millones.
- Transferencia impuesto a la propiedad de vehículos: ¢44.180,0 millones.
- Préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): ¢2.300 millones.
- Otros Ingresos (superávit, multas por infracciones a la Ley 7798 de normas, pesos y dimensiones, venta de carteles): ¢2.796,0 millones.

En el siguiente gráfico se muestra la distribución porcentual de los ingresos según su origen:



Fuente: Presupuesto Ordinario 2011. Departamento de Presupuesto, Dirección Financiera

Egresos

El total de egresos del CONAVI para el año 2010 es de ¢128.200,6 millones. La distribución de los egresos por partida presupuestaria se presenta en el siguiente cuadro:

Tabla I: Resumen de Egresos por Partida Presupuestaria

Código	Nombre de la Partida	Monto (miles de ¢)	Participación relativa de cada una
0	Remuneraciones	¢5.417.716	4,23%



1	Servicios	¢64.980.441	50,69%
2	Materiales y Suministros	¢3.554.514	2,77%
3	Intereses y Comisiones	¢4.950.848	3,86%
5	Bienes Duraderos	¢24.378.353	19,02%
6	Transferencias	¢119.400	0,09%
7	Transferencias de Capital	¢60.000	0,05%
8	Amortización	¢24.739.312	19,30%
TOTAL		¢128.200.584	100%

La principal partida de egreso es la de Servicios con una participación del 50,69%, que corresponde a una inversión de ¢64.980,4 millones. La mayoría de estos recursos se concentran en la subpartida 10802 Mantenimiento de Vías de Comunicación con ¢49.215,2 millones destinados principalmente a la conservación de la red vial nacional y en segundo lugar Servicios de Ingeniería con ¢7.637,5 millones.

De conformidad con el Presupuesto Ordinario para el año 2011, la inversión por programa se muestra seguidamente:



Tabla 2: Inversión por Programa Presupuestario

Nombre del Programa	Monto presupuestario (miles de ¢)	Participación relativa de cada uno
01 - Administración Superior	¢4.866.727	3,80%
02 - Conservación Vial	¢63.804.295	49,77%
03 - Construcción Vial	¢55.898.178	43,60%
04 - Administración e inversión en rutas de peaje	¢3.631.384	2,83%
TOTAL	¢128.200.584	100%

Los proyectos ejecutados por el Programa 02-Conservación Vial son financiados a través de dos fuentes, el Fondo Vial y el Fondo de Peajes. Del total del presupuesto del Programa 04-Administración e inversión en rutas de peaje, se asigna un monto de ¢115.293 miles para la Conservación Vial de las siguientes rutas:

- Ruta Nacional 1, carretera General Cañas y Bernardo Soto.
- Ruta Nacional 2, carretera Florencio del Castillo.
- Ruta Nacional 32, carretera Braulio Carrillo

El programa 03-Construcción Vial es el segundo programa con mayor porcentaje de participación con un 43,6% del presupuesto total del año 2011. Este programa tiene tres fuentes de financiamiento: el Fondo Vial, los fondos de la línea de crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica y el Fondo de Peajes.



Prioridades Institucionales

La Dirección de Planificación Sectorial del MOPT y la Unidad Asesora de Planeamiento y Control de CONAVI han propuesto la denominada Red Estratégica del país, tomando como referencia la red vial nacional, la conexión frontera – frontera, puerto – puerto, corredores estratégicos por su importancia turística, agrícola, etc., o que permiten brindar redundancia al sistema vial. En el Anexo N°1 se incluye el mapa, listado y orden de prioridad de la Red Estratégica (RE).

Existen entonces tres temas importantes que el CONAVI debe atender: seguridad vial, carreteras y puentes.

Es importante indicar que se toma como base las políticas de intervención propuestas por la Dirección de Planificación Sectorial en setiembre de 2009.

Partiendo de este esquema, se establecen las siguientes prioridades institucionales para el año 2011:

- ♦ La Red Vial Nacional contará con infraestructura que incluya el componente de seguridad vial para los usuarios de las carreteras.



La capacidad funcional y estructural, es decir las particularidades de diseño geométrico y de soporte de la carretera se definen a partir de las necesidades de la vía, el volumen y características de los usuarios (tipo de vehículo, frecuencia de tránsito, etc), garantizando un tránsito seguro.

Asignación de recursos

Conforme lo establece la Ley No. 7798, las prioridades de asignación de recursos son:

- ♦ Conservación Vial que incluye mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación de la superficie de ruedo.
- ♦ Mejoramiento.
- ♦ Rehabilitación/reconstrucción.
- ♦ Construcción.

Bajo este panorama, los recursos disponibles para el año 2011 se distribuyeron siguiendo dicho orden de prioridad, en la medida de lo posible, pero considerando además los siguientes factores:

- ♦ Se deben financiar los compromisos ya adquiridos, es decir obras o consultorías en ejecución que no finalizan en este período, contrataciones en formalización y obras o consultorías que se están licitando actualmente.
- ♦ Es precisa la continuidad de los programas de conservación vial.
- ♦ Se deben incluir aquellos proyectos que ya disponen del diseño o cuando este se encuentra en la etapa de presentación del informe final.



-
- ♦ Para diseño se ha de considerar la programación de obras propuestas por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
 - ♦ Se han de destinar recursos suficientes para el fortalecimiento institucional.

Objetivos estratégicos institucionales:

1. Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI.
2. Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la vial red vial nacional a cargo del CONAVI.
3. Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.

(*) En el Apartado “Detalle de Proyectos de Inversión” se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2011, los cuales permitirán el cumplimiento de los objetivos antes mencionados.



Indicadores institucionales:

**PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA INSTITUCIONAL
2011**

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Misión Institucional

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente.

Visión Institucional

Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica

Prioridades Institucionales

1. La Red Vial Nacional contará con infraestructura que incluya el componente de seguridad vial para los usuarios de las carreteras. Debe entenderse el "Componente de seguridad vial" como la incorporación de: rampas para uso de personas discapacitadas, barreras de contención, barandas de seguridad, semáforos con equipos de audio y/o visual, ciclovías, demarcación vial con pintura y captaluces y cualquier otro elemento necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de las obras de infraestructura vial.
2. La Red Vial Nacional contará con el desarrollo de proyectos de conservación que garanticen a los usuarios, la transitabilidad (movilización) en la infraestructura vial (en las rutas pavimentadas y no pavimentadas).
3. La Red Vial Nacional contará con infraestructura con capacidad funcional y/o estructural, que garantice a los usuarios de las carreteras condiciones de transitabilidad y seguridad. Las condiciones de capacidad funcional y estructural de la Red Vial Nacional serán mejoradas con proyectos desarrollados para este fin. La capacidad funcional y estructural, es decir las particularidades de diseño geométrico y de soporte de la carretera se definen a partir de las necesidades de la vía, el volumen y características de los usuarios (tipo de vehículo, frecuencia de tránsito, etc.), garantizando un tránsito seguro.

Objetivos Estratégicos Institucionales

1. Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI.
2. Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI
3. Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI

Indicadores Institucionales de Resultado y de Gestión según Metas Programáticas

Metas	Indicadores	Clasificación del indicador	Objetivo relacionado	Metas del indicador					Fuente de datos	Supuestos y observaciones
				2010	2011	2012	2013	2014		
Conservar 3.500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas	Eficacia	3	4.200 km	3.500 km	3.500 km	3.500 km	3.500 km	Dirección de Conservación Vial, Sistemas de información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	El grado de cumplimiento de las metas institucionales del programa 02 depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de las contrataciones que contribuyen a las mismas. El avance de las obras, así como las intervenciones deberán ajustarse a las prioridades particulares identificadas en cada una de las zonas de conservación, además de atender oportunamente las emergencias que se generen durante el periodo presupuestario correspondiente.
	Porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada	Eficacia	3	85%	71%	71%	71%	71%		
	Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras asfaltadas	Eficiencia	3	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica		
Conservar 500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra	Eficacia	3	1.500 km	500 km	500 km	500 km	500 km	Dirección de Obras, Sistemas de información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	El grado de cumplimiento de las metas institucionales depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de los proyectos que contribuyen a las mismas. El inicio de la etapa de construcción de cada uno de los proyectos, está sujeto al cumplimiento de distintos requerimientos en materia de permisos, reubicación de servicios públicos y otras gestiones, cuyo plazo no es conocido, dada la cantidad de factores externos que intervienen y la interacción de otras instituciones.
	Porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre y tierra conservada	Eficacia	3	58%	19%	19%	19%	19%		
	Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras en lastre y tierra	Eficiencia	3	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica		
Conservación Vial (metas del Programa 02) en el año 2011	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02	Economía	3	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica		
Construir, rehabilitar, mejorar 15 km de la Red Vial Nacional	Km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación	Eficacia	2 y 3	31,9 km	15,0 km	no aplica	no aplica	no aplica	Dirección de Obras, Sistemas de información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	El grado de cumplimiento de las metas institucionales depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de los proyectos que contribuyen a las mismas. El inicio de la etapa de construcción de cada uno de los proyectos, está sujeto al cumplimiento de distintos requerimientos en materia de permisos, reubicación de servicios públicos y otras gestiones, cuyo plazo no es conocido, dada la cantidad de factores externos que intervienen y la interacción de otras instituciones.
	Porcentaje de la Red Vial Nacional mejorada que incluye el componente de seguridad vial	Calidad	1, 2 y 3	100%	100%	no aplica	no aplica	no aplica		
Construir o reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional	Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y reconstruidos	Eficacia	3	8	10	no aplica	no aplica	no aplica	Dirección de Ingeniería, Sistemas de información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	El grado de cumplimiento de las metas institucionales depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de los proyectos que contribuyen a las mismas. El inicio de la etapa de construcción de cada uno de los proyectos, está sujeto al cumplimiento de distintos requerimientos en materia de permisos, reubicación de servicios públicos y otras gestiones, cuyo plazo no es conocido, dada la cantidad de factores externos que intervienen y la interacción de otras instituciones.
Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial	Nº de diseños concluidos y aprobados, de carreteras y puentes	Eficacia	3	8	8	no aplica	no aplica	no aplica		
	Porcentaje de diseños de carreteras y puentes con el componente de seguridad vial	Calidad	1 y 3	100%	100%	no aplica	no aplica	no aplica		
Construcción vial (metas del Programa 03)	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de Construcción Vial, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 03	Economía	2 y 3	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	Dirección de Obras, Dirección de Ingeniería, Sistemas de información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	

Notas:

- (1) Al margen de la reestructuración en la que se encuentra el CONAVI, se presentó ante la Dirección Ejecutiva la propuesta de indicadores de desempeño correspondiente a las clasificaciones de economía y de eficiencia para su respectiva revisión y aprobación. Sin embargo, se presentan algunos indicadores en donde no se indica línea base en vista de los mismos podrán ser medidos al final del ejercicio económico 2011 al considerarse como de impacto o resultado final, y dependerán en gran medida de la aprobación del Plan Nacional
- (2) Las metas programadas para el ejercicio económico 2011 no están alineadas respecto al Plan Nacional de Transportes, al no contarse con este instrumento al momento de definirlos.
- (3) Las metas programadas para el ejercicio económico 2011 no están alineadas respecto al Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, al no contarse con este instrumento al momento de definirlos.
- (4) Los ajustes o reprogramaciones correspondientes, que en caso de ser necesario, deban realizarse al POI-2011 serán presentados en el momento de su aprobación por parte del Consejo Directivo, en concordancia al artículo N° 15 de los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional y Seguimiento y Evaluación Sectorial a Mayo del 2010.



CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD							
Misión:	Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente.						
Visión:	Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica						
Prioridades estratégicas:	1. La Red Vial Nacional contará con infraestructura que incluya el componente de seguridad vial para los usuarios de las carreteras. Debe entenderse el "Componente de seguridad vial" como la incorporación de: rampas para uso de personas discapacitadas, demarcación vial, barreras de contención, barandas de seguridad, semáforos con equipos de audio y/o visual, ciclovías, demarcación vial con pintura y captaluces y cualquier otro elemento necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de las obras de infraestructura vial.						
	2. La Red Vial Nacional contará con el desarrollo de proyectos de conservación que garanticen a los usuarios, la transitabilidad (movilización) en la infraestructura vial (en las rutas pavimentadas y no pavimentadas).						
	3. La Red Vial Nacional contará con infraestructura con capacidad funcional y/o estructural, que garantice a los usuarios de las carreteras condiciones de transitabilidad y seguridad. Las condiciones de capacidad funcional y estructural de la Red Vial Nacional serán mejoradas con proyectos desarrollados para este fin. La capacidad funcional y estructural, es decir las particularidades de diseño geométrico y de soporte de la carretera se definen a partir de las necesidades de la vía, el volumen y características de los usuarios (tipo de vehículo, frecuencia de tránsito, etc.), garantizando un tránsito seguro.						
Objetivos Estratégicos:	Criterios de validación						Prioridades asociadas
	I	II	III	IV	V	VI	
1. Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	1 y 3
2. Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	2 y 3
3. Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	1, 2 y 3
1. Es consistente con la misión de la entidad, expresa las variables asociadas a los resultados esperados en sus clientes, usuarios o beneficiarios (impacto, cobertura, calidad del servicio, entre otros). Se visualiza claramente que operacionaliza la misión y/o visión. 2. Es consistente con las Prioridades Institucionales. 3. Permite ser especificados en efectos o resultados deseados, susceptibles de revisar y evaluar. 4. Es posible de traducir en objetivos específicos o metas. 5. Es factible de realizar en plazos determinados y con los recursos disponibles. 6. Estrategias en conjunto corresponden a criterios de eficiencia e incluyen todo lo necesario para cumplir con misión y visión.							



Programación Estratégica a Nivel de Programa

Es el instrumento que contempla información sobre la misión, productos, usuarios, beneficiarios, objetivos estratégicos, indicadores de gestión y de resultados.

De conformidad con lo establecido en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2011 en las páginas siguientes se presentan las Matrices Estratégicas de cada programa presupuestario del CONAVI, incluyendo al programa 01 "Administración Superior".





*Programación Estratégica Programa 01
Administración Superior*



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA 2011															
Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI Programa: 01 "Administración Superior" Misión: Asesorar y apoyar a las Direcciones de Conservación Vial, Obras e Ingeniería, de modo que los productos intermedios y procesos internos sean eficientes, oportunos y eficaces.															
Objetivos Estratégicos Institucionales :		Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI.													
		Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI													
		Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI													
Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador (f)				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2007	2008	2009	2010 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2011			
								2011	2012	2013	2014	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Apoyo y asesoría a las unidades sustantivas. Usuarios: Funcionarios y clientes de todas las dependencias del CONAVI. Clientes de cada una de las dependencias. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional: conductores, motociclistas, ciclistas y peatones.	Administrar el Fondo Vial y el Fondo de Peajes, así como suscribir y administrar los contratos y empréstitos necesarios para la programación, ejecución y control de proyectos de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de garantizarle a los usuarios, un tránsito ágil y seguro.	Porcentaje de ejecución presupuestaria	$(\text{Monto ejecutado} / \text{Monto presupuestado}) * 100$	84,8%	93%	93%	41%	95%	95%	95%	95%	4.866,73	Fondo Vial	Dirección de Administración y Finanzas	
Notas: (1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.															



*Programación Estratégica Programa 02
Conservación Vial*



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2011

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI
Programa: 02 "Conservación Vial"

Misión: Conservar la Red Vial Nacional, manteniéndola en buenas condiciones de transitabilidad, a fin de proveer fluidez al tránsito, comodidad y seguridad a los usuarios de las carreteras.

Objetivos Estratégicos Institucionales :	Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI
--	---

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones	
				2007	2008	2009	2010 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2011				
								2011	2012	2013	2014	Monto (1)	Fuente de Financiamiento			
<p>Producto: Carreteras y puentes de la Red Vial Nacional, en buen estado de conservación por medio de la administración e inspección de los contratos de conservación y demarcación vial que suscriba el CONAVI.</p> <p>Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional.</p> <p>Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las 22 zonas de atención mediante los contratos de mantenimiento y conservación de las rutas nacionales asfaltadas y en lastre.</p>	<p>Asegurar la continuidad de las contrataciones necesarias para la conservación de condiciones adecuadas de transitabilidad en las vías pavimentadas y no pavimentadas de la Red Vial Nacional.</p>	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas	km atendidos en el año t	4.500 km	4.500 km	4.500 km	2.975 km	3.500 km	3.500 km	3.500 km	3.500 km	41.911,17	Fondo Vial / Fondo Peajes	<p>Dirección de Conservación Vial, Sistemas de información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.</p>	<p>El grado de cumplimiento de las metas institucionales del programa 02 depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de las contrataciones que contribuyen a las mismas. El avance de las obras, así como las intervenciones deberán ajustarse a las prioridades particulares identificadas en cada una de las zonas de conservación, además de atender oportunamente las emergencias que se generen durante el periodo presupuestario correspondiente.</p>	
		Porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada	km atendidos en el año t / 4.924,67 km (2)	100%	100%	100%	66%	71%	71%	71%	71%	no aplica	no aplica			
		Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras asfaltadas (4)	inversión total devengada en proyectos de conservación vial en carreteras asfaltadas en el año t / cantidad total de proyectos de conservación vial en carreteras asfaltadas programados en el año t	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica			no aplica
		Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra	km atendidos en el año t	745 km	1.500 km	1.500 km	1.184 km	500 km	500 km	500 km	500 km	21.893,13	Fondo Vial			
		Porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre y tierra conservada	km atendidos en el año t / 2.588,33 km (3)	27%	56%	56%	44%	19%	19%	19%	19%	no aplica	no aplica			
		Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras en lastre y tierra (4)	inversión total devengada en proyectos de conservación vial en carreteras en lastre en el año t / cantidad total de proyectos de conservación vial en carreteras en lastre y tierra programados en el año t	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica			no aplica
		Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02 (4)	(inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional en el año t / total del presupuesto programado en el programa 02 en el año t) * 100	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica			no aplica

Notas:

(1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.

(2) El numerador de esta fórmula es el dato que se reporte como resultado del indicador: "kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas" y el denominador corresponde a la longitud de la Red Vial Nacional pavimentada a saber 4.924,67 km según Planificación Sectorial del MOPT a Abril-2010. La meta correspondiente es congruente con la meta anterior: atender 3.500 km del total de la Red Vial Nacional pavimentada (71%)

(3) El numerador de esta fórmula es el dato que se reporte como resultado del indicador: "kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre" y el denominador la longitud de la Red Vial Nacional en lastre a saber: 2.588,33 km según Planificación Sectorial del MOPT a Abril-2010. La meta correspondiente es congruente con la meta anterior: atender 500 km del total de la Red Vial Nacional no pavimentada (19%)

(4) Estos indicadores podrán ser medidos al final del ejercicio económico 2011 al considerarse como de impacto o resultado final, los cuales dependerán en gran medida de la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014



*Programación Estratégica Programa 03
Construcción Vial*



**PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2011**

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 03 "Construcción Vial"

Misión: El CONAVI desarrollará proyectos para mejoramiento, construcción, reconstrucción y/o rehabilitación en la Red Vial Nacional.

Objetivos Estratégicos Institucionales :	Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI.
	Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.
	Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2007	2008	2009	2010 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010			
								2011 (2)	2012	2013	2014	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Obras de infraestructura vial de la Red Vial Nacional, construidas, mejoradas, rehabilitadas o reconstruidas, por medio de la administración e inspección de los contratos de diseño, construcción, mejoramiento, rehabilitación, y reconstrucción que suscriba el CONAVI. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las zonas de influencia de los proyectos programados a ejecutar en el 2010.	Mejorar la capacidad funcional/estructural de la Red Vial Nacional. Nota: La capacidad funcional y estructural, es decir las particularidades de diseño geométrico y de soporte de la carretera se definen a partir de las necesidades de la vía, el volumen y características de los usuarios (tipo de vehículo, frecuencia de tránsito, etc.), garantizando el tránsito seguro.	Km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación.	km intervenidos en el año t	238,83 km	122.28 km	107,5 km	37,56 km	15,0 km	no aplica	no aplica	no aplica	24.740,94	Fondo Vial / Fondo BCEI	Dirección de Obras, Sistemas de Información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	El grado de cumplimiento de las metas institucionales depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de los proyectos que contribuyen a las mismas. El inicio de la etapa de construcción de cada uno de los proyectos, está sujeto al cumplimiento de distintos requerimientos en materia de permisos, reubicación de servicios públicos y otras gestiones, cuyo plazo no es conocido, dada la cantidad de factores externos que intervienen y la interacción de otras instituciones.
		Porcentaje de la Red Vial Nacional mejorada que incluye el componente de seguridad vial (3)	km intervenidos en el año t / km intervenidos con el componente de seguridad vial en el año t	sin meta	sin meta	sin meta	100%	100%	100%	100%	100%	no aplica	no aplica		
		Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y reconstruidos	puentes construidos o rehabilitados en el año t	10	13	17	3	10	no aplica	no aplica	no aplica	26.253,89	Fondo Vial		
		Nº de diseños concluidos y aprobados, de carreteras y puentes	diseños concluidos en el año t	19	11	10	2	8	no aplica	no aplica	no aplica	4.903,35	Fondo Vial		
		Porcentaje de diseños de carreteras y puentes con el componente de seguridad vial (3)	diseños de carreteras y puentes concluidos en el año t / diseños de carreteras y puentes concluidos que incluyen el componente de seguridad vial en el año t	sin meta	sin meta	no aplica	100%	100%	100%	100%	100%	no aplica	no aplica		
	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de Construcción Vial, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 03 (4)	(inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional en el año t / total del presupuesto programado en el programa 02 en el año t) * 100	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica	Dirección de Ingeniería, Sistemas de Información Institucional (SISECO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	

Notas:

(1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.

(2) Las metas programadas para el ejercicio económico 2011 no están alineadas respecto al Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, al no contarse con este instrumento al momento de definir las.

(3) Las metas planteadas es que la totalidad de las intervenciones cuantificadas en kilómetros intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación así como los diseños concluidos y aprobados de carreteras y puentes cuenten con el componente de seguridad vial

(4) Este indicador podrá ser medido al final del ejercicio económico 2011 al considerarse como de impacto o resultado final, el cual dependerá en gran medida de la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014



*Programación Estratégica Programa 04
Operación e Inversión en Rutas de Peaje*



**PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2011**

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 04 "Operación e Inversión en vías de peajes"

Misión: Recaudar eficiente, oportuna y eficazmente los recursos para garantizar el mantenimiento de la capacidad funcional de las vías sujetas a cobro de peaje administrados por el CONAVI.

Objetivo Estratégico Institucional :	Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo del CONAVI.
---	---

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2007	2008	2009	2010 (I Semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2010			
								2011	2012	2013	2014	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Recursos financieros efectivos. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones que utilizan las vías sujetas a cobro de tasa de peaje y administrados por el CONAVI. Beneficiarios: Usuarios de las rutas nacionales sujetas a cobro de tasa de peaje. (proyectos administrados por CONAVI)	Realizar una eficiente y eficaz gestión de Administración, control supervisión y fiscalización de la actividad de recaudación de tasa de peaje.	Porcentaje de ejecución presupuestaria	((recaudación real en el año t / recaudación estimada para el año t) / (período real / período estimado))	101,0%	91%	80%	82%	95%	95%	95%	95%	3.631,38	Fondo Vial	Departamento de Operación e Inversión en Vías de peajes	

Notas:

(1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.



Detalle de Proyectos de Inversión

En las páginas siguientes se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2011, los cuales permitirán el cumplimiento de metas establecidas.







PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011										
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.										
Conservar 3.500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada										
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)					
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL	Dirección de Conservación Vial	
Conservación Vial Red Asfaltada (01-2010)										
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-1	San José	San José, Golcochea, Alvarado, Tías, Moravia y Montes de Oca.	Varias	259,46	1.265.000.000,00					1.265.000.000,00
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-2	San José	San José, Escazu, Puntal, Mora, Santa Ana y Turbates	Varias	202,87	978.000.000,00					978.000.000,00
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-3	San José	San José, Desamparados, Curridabat, Acosta, Tamariz, Acaari, Dota y León Cortés	Varias	228,47	1.266.000.000,00					1.266.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-4	Alajuela	Pois, Alajuela (menos distrito de Sotapiquí) y Atenas	Varias	221,35	1.004.000.000,00					1.004.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-5	Alajuela	Naranjo, Grecia (menos distrito Río Cuarto), Valverde Vega, Alajuela, San Ramón y Palmares	Varias	208,16	1.616.000.000,00					1.616.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menos distrito Peñas Blancas), Palmares y Altamir Ruiz	Varias	170,96	1.340.000.000,00					1.340.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-7	Cartago	Cartago, La Unión, Onemuno, El Guarco y Curridabat	Varias	222,97	1.560.000.000,00					1.560.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-8	Cartago	Alvarado, Paraiso, Jiménez y Turbata	Varias	223,62	1.103.000.000,00					1.103.000.000,00
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Heredia, Zona 1-9	Heredia	Heredia, Barva, Santo Domingo, Sta. Bárbara, San Juan, San Isidro, Beltrán y Flores.	Varias	206,21	1.667.000.000,00					1.667.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorolega, Zona 2-1	Guanacaste	Libonia, Carrillo y La Cruz	Varias	250,24	1.007.000.000,00					1.007.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorolega, Zona 2-2	Guanacaste	Abangames, Caldas y Tharín	Varias	161,88	1.364.000.000,00					1.364.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorolega, Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Carrillo	Varias	368,16	807.000.000,00					807.000.000,00
Conservación Vial de la Región 2 Chorolega, Zona 2-4	Guanacaste	Puntarenas, Noya, Póncica y Nandayure.	Varias	199,3	810.000.000,00					810.000.000,00
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-1	Puntarenas	Puntarenas, Montes de Oro y Esparza.	Varias	161,68	1.127.000.000,00					1.127.000.000,00
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Orotina, Guapiles y Aguirre	Varias	172,3	954.000.000,00					954.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-1	San José-Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa	Varias	251,21	2.053.000.000,00					2.053.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-2	Puntarenas	Buenos Aires y Coto Bus	Varias	232,84	2.279.000.000,00					2.279.000.000,00
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-3	San José-Puntarenas	Osa, Golfito y Conederos	Varias	234,22	1.031.000.000,00					1.031.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

Conservar 3.500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada

Dirección de Conservación Vial

Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)		
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE
Conservación Vial Red Asfaltada (01-2010)							
Conservación Vial de la Región 5 Huetar Atlántica, Zona 5-1	Limón	Pococí, Guácimo y Siquirres.	Varias	214,46	1.190.000.000,00		1.190.000.000,00
Conservación Vial de la Región 5 Huetar Atlántica, Zona 5-2	Limón	Maitina, Limón y Talamanca.	Varias	203,28	1.305.000.000,00		1.305.000.000,00
Conservación Vial de la Región 6 Huetar Norte, Zona 6-1	Alajuela-Limón-Heredia	Sarepiquí, San Carlos, el distrito Río Cuarto, el distrito de Sarepiquí, el distrito de Paritas Blancas.	Varias	206,31	1.559.000.000,00		1.559.000.000,00
Conservación Vial de la Región 6 Huetar Norte, Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Uruel, San Carlos y Guatuso.	Varias	278,5	1.315.000.000,00		1.315.000.000,00
Carretera General Cañas (LP-01-2010)	San José-Heredia-Alajuela	San José-Heredia-Belen-Alajuela	1	15,18		26.475.171,00	26.475.171,00
Carretera Bernardo Soto (LP-01-2010)	Alajuela	Palmares-Oreocia-Naranjo-Alajuela-San Ramón	1	41,28		34.801.891,00	34.801.891,00
Carretera Florencio del Castillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Carriago	Cundabari-La Unión-Montes de Oca-Carriago-San José	2	22,9		29.753.263,00	29.753.263,00
Carretera Braulio Carrillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Heredia-Limón	Varios	32	62,9		24.262.950,00	24.262.950,00
TOTAL				5.038,44	28.600.000.000,00	115.293.275,00	28.715.293.275,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011						
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.						
Conservar 500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra					Responsable: Dirección de Conservación Vial	
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)	
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Estimado	Presupuesto Ordinario 2011 Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)						
Zona 1-1	San José	Desamparados, Tarrazú, Aserri, Goicoechea, Alajuelita, Moravia, Dota, León Cortés	206, 209, 217, 218, 301, 307, 309, 313, 315, 336	93,90	1.857.131.524	530.000.000,00
Zona 1-2 A	San José	Puriscal, Turrubares	136, 314, 316, 319, 707	84,96	2.023.566.333	480.000.000,00
Zona 1-2 B	San José		239, 317, 318, 320, 324	83,97	1.995.153.787	470.000.000,00
Zona 1-3 A	Alajuela	Alajuela, San Ramón, Grecia, San Mateo, Atenas, Naranjo, Palmares, Poás, Orotina, San Carlos, AlfaroRuiz y Valverde Vega	136, 707, 742, 755, 757	50,26	1.359.464.700	280.000.000,00
Zona 1-3 B	Alajuela		704, 709, 713, 714, 715, 725, 741, 502	50,02	485.931.605	280.000.000,00
Zona 1-4 A	Cartago	Cartago, Paraíso, La Unión, Jiménez, Turrialba, Alvarado, Oreamuno y El Guarco	218, 225, 401, 402, 405, 411, 415	44,59	1.033.334.978	250.000.000,00
Zona 1-4 B	Cartago		408, 413, 414	69,77	1.440.000.000	390.000.000,00
Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Bagaces, Carrillo y La Cruz	4, 170, 917, 918, 922, 935	90,29	1.200.000.000	510.000.000,00
Zona 2-2 A	Alajuela	Upala	4, 138, 728, 729, 730, 731	60,22	1.200.000.000	340.000.000,00
Zona 2-2 B	Alajuela		164, 170, 732, 737, 917	116,42	1.440.000.000	660.000.000,00
Zona 2-3 A	Guanacaste	Cañas, Abangares y Tilarán	601, 602, 925, 927, 930	75,66	1.920.000.000	430.000.000,00
Zona 2-3 B	Guanacaste		143, 145, 606, 619, 734, 926	100,78	2.400.000.000	570.000.000,00
Zona 2-4 A	Guanacaste	Santa Cruz	152, 160, 904, 909	95,15	1.149.514.601	540.000.000,00
Zona 2-4 B	Guanacaste		910, 911, 912, 920, 928, 931, 933	40,59	1.881.714.945	230.000.000,00
Zona 2-5 A	Guanacaste	Nicoya	150, 168, 921, 931, 934	100,64	585.761.486	570.000.000,00
Zona 2-5 B	Guanacaste		157, 905, 906, 907, 920, 929	68,63	960.000.000	390.000.000,00
Zona 2-6 A	Guanacaste	Nandayure y Hojanca	158, 160, 915	84,55	438.553.605	480.000.000,00
Zona 2-6 B	Guanacaste		901, 902, 903	80,21	575.239.972	450.000.000,00
Zona 2-7 A	Puntarenas y Guanacaste	Puntarenas y Nandayure	21, 160	53,70	396.449.760	300.000.000,00
Zona 2-7 B	Puntarenas y Guanacaste		163, 623, 624	55,93	267.413.580	310.000.000,00
Zona 3-1 A	Puntarenas	Puntarenas, Esparza y Montes de Oro	601, 602, 605, 606, 619, 620	73,29	570.951.881	410.000.000,00
Zona 3-1 B	Puntarenas		603, 604, 742, 756	44,64	396.070.106	250.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011						
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.						
Conservar 500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra					Responsable: Dirección de Conservación Vial	
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)	
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Estimado	Presupuesto Ordinario 2011 Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)						
Zona 3-2	Puntarenas	Aguirre, Parrita y Garabito	239, 301, 320, 607, 609, 616	61,20	2.789.200.276	340.000.000,00
Zona 4-1 A	San José	Pérez Zeledón	326, 327, 329, 331, 332, 333, 334,	67,87	1.101.381.409	380.000.000,00
Zona 4-1 B	San José		242, 322, 323, 325, 328, 335	52,14	629.895.143	290.000.000,00
Zona 4-2 A	Puntarenas	Buenos Aires, Osa y Golfito	245,00	73,11		410.000.000,00
Zona 4-2 B	Puntarenas		611, 614	37,29	774.272.587	210.000.000,00
Zona 4-3	Puntarenas	Coto Brus y Corredores	238, 246, 608, 612, 613, 625	79,75		450.000.000,00
Zona 5-1	Limón	Pococi y Sarapiquí	229, 247, 249, 505, 810, 814	88,19	1.632.299.252	500.000.000,00
Zona 5-2 A	Limón	Siquirres y Guácimo	248, 415, 812	47,67	637.725.021	270.000.000,00
Zona 5-2 B	Limón		804, 806, 811, 816	57,68	853.251.644	320.000.000,00
Zona 5-3	Limón	Limón, Matina y Talamanca	801, 802, 803, 804, 813	56,87	1.342.520.414	320.000.000,00
Zona 6-1 A	Alajuela	San Carlos	227, 749, 750	57,19	362.704.004	320.000.000,00
Zona 6-1 B	Alajuela		250, 744, 745, 746	99,28	384.105.039	560.000.000,00
Zona 6-1 C	Alajuela		739, 747, 748	29,33	198.055.478	160.000.000,00
Zona 6-2 A	Alajuela	San Carlos, Los Chiles y Guatuso	739, 747, 748, 750, 751, 752, 753	98,11	1.155.255.905	550.000.000,00
Zona 6-2 B	Alajuela		143, 733, 734	80,58	1.800.000.000	450.000.000,00
Zona 6-2 C	Alajuela		138, 139, 936	62,02	1.000.000.000	350.000.000,00
TOTAL				2.666,45	40.236.919.033,75	15.000.000.000,00
Otras Obras de Conservación Vial						
Mantenimiento de Puentes	Todas	Varios				500.000.000,00
Obras Varias y Reajustes, Atención de emergencias, finiquitos y otros	Todas	Varios				3.500.000.000,00
Puente sobre el Río Virilla, Ruta Nacional 1	Heredia	San José-Heredia	1			1.500.000.000,00
TOTAL						5.500.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

META: Construir, rehabilitar, mejorar 15 km de la Red Vial Nacional **Responsable: Dirección de Obras**

N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)			Total Presupuesto Ordinario 2011
		Provincia	Cantón	Ruta N°		Estimado	Fondo Vial	BCIE	
1	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez	Puntarenas	Golfito	245	32,2	14.633.703.951,84	0,00	0,00	300.000.000,00
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 613, sección Sabalito - Las Mellizas	Puntarenas	Coto Brus	613	23,3	6.521.011.505,00	0,00	0,00	300.000.000,00
3	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 3, Sección San Fco - San Joaquín de Flores-Río Segundo	Heredia/Ajue- la	San Francisco - Río Segundo	3	6,4	12.732.375.787,00	0,00	0,00	3.000.000.000,00
4	Mejoramiento (Ampliación) de la Ruta Nacional N° 167, Sección: Librería Universal - MAG. Ampliación a Barrio Cuba	San José	San José	167	1,3	2.112.922.197,00	100.000.000,00	0,00	800.000.000,00
5	Mejoramiento Ruta Nacional N° 21, secciones Quebrada San Pedro - Quebrada Troncal - y Jicaral - Río Lepanto	Puntarenas	Puntarenas	21	11,4	5.896.955.096,00	600.000.000,00	0,00	2.100.000.000,00
6	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 211, Sección: Intersec. Ruta Nacional No. 204 Intersección Ruta Nacional 210 (San Francisco - La Colina)	San José	San José - Curidabat	211	1,71	2.087.959.382,67	0,00	0,00	1.000.000.000,00
7	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 204, Sección Intersección Ruta Nacional N° 215 - Intersección Ruta Nacional N° 211 (Zapote - San Francisco)	San José	San José	204	1	1.266.899.879,20	600.000.000,00	0,00	600.000.000,00
8	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.323, Sección: Rivas-Las Piedras	San José	Pérez Zeledón	323	11,5	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
9	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.313, Sección: San Francisco-Llano Bonito	San José	León Cortés	313	5	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
10	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.301, Sección San Luis-Cangrejal	San José	Acosta	301	9,2	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
11	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.4, Sección Birmania-Santa Cecilia	Alajuela- Guanacaste	La Cruz-Upala	4	21,1	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
14	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.160, Sección Sámara-Nosara	Guanacaste	Nicoya	160	27,4	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
15	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.606, sección Quebrada Grande-El Dos de Tilarán-Santa Elena de Morneverde	Guanacaste- Puntarenas	Tilarán- Abangares- Puntarenas	606	30,7	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
16	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.158, Sección Hojancha-Lajas	Guanacaste	Hojancha	158	11,1	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
17	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.34, Sección Esterillos-Lomas	Puntarenas	Parrita	34	11	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
18	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 256, sección Hone Creeck - Puerto Viejo - Mianzanillo	Limón	Talamanca	256	18,6	5.000.000.000,00	0,00	0,00	1.000.000,00
19	Reconstrucción de la Ruta Nacional No.126, Sección Cartagos-Vara Blanca.	Heredia	Santa Bárbara,	126	29,8	0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
20	Reconstrucción de la Ruta Nacional No.126, Sección Vara Blanca-San Miguel	Heredia	Santa Bárbara,	126		0,00	1.000.000,00	0,00	1.000.000,00
TOTAL						50.251.827.798,71	5.813.000.000,00	2.300.000.000,00	8.111.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

META: Construir o reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional

Responsables: Dirección de Ingeniería - Dirección de Obras

N°	Proyecto	Ruta	Longitud (m)	Estimado	Asignado 2011			Total Presupuesto Ordinario 2011
					Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	
1	Diseño y construcción del nuevo puente sobre el Río Virilla (Macho), Ruta Nacional N° 220, sección La Trinidad de Moravia-Parasito (Santa Rosa)	220	40	\$ 550.167,00	581.000.000,00			581.000.000,00
2	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río Jilguero. Ruta Nacional N° 2, San Isidro de Pérez Zeledón	2	50,41	1.056.869.996,00	2.000.000.000,00			2.000.000.000,00
3	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río San Isidro. Ruta Nacional N° 2, Sección San Isidro - Río Convento	2	47,6	894.764.926,00	100.000.000,00			100.000.000,00
4	Diseño y construcción de los puentes existentes en la Ruta Nacional 3, sección: Atenas - San Mateo	3	55,17,28,15	1.065.711.876,00	2.000.000.000,00			2.000.000.000,00
5	Diseño y construcción del puente sobre el Río Ipis, Ruta Nacional No. 102, Sección San Vicente de Moravia- San Isidro de Coronado	102		350.532.074,00	50.000.000,00			50.000.000,00
6	Diseño y construcción del puente sobre el Río Caño Grande, Ruta Nacional N° 140, sección: Aguas Zarcas - Venecia	140	10	426.690.960,00	5.000.000,00			5.000.000,00
7	Diseño y construcción de estructura mayor de drenaje Estero de Quepos, Ruta Nacional No. 34	34	15	1.200.000.000,00	950.000.000,00			950.000.000,00
8	Construcción del Puente sobre el Río La Suerte, Ruta Nacional N° 247, Sección Palmitas - Puerto Lindo	247		641.518.980,00	34.500.000,00			34.500.000,00
9	Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional N° 236, sección Taras de Cartago	236		998.930.042,00	10.000.000,00			10.000.000,00
10	Rehabilitación del puente sobre Río Nuevo, Ruta Nacional N°2, Sección Lte cantonal Golfito Corredores - Cuidad Neilly (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	2	N/A	14.140.000.000,00	500.000.000,00			500.000.000,00
11	Rehabilitación del puente sobre Río Aranjuez, Ruta Nacional N°1, Sección Lte Monte de Oro/Puntarenas (Quebrada Palo) - Lte provincial Puntarenas / Guancaste (Río Lagarto) - (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	1	N/A					
12	Rehabilitación del puente sobre Río Abangares, Ruta Nacional N°1, Sección La Irma-Río Lajas (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	1	N/A					
13	Rehabilitación del puente sobre Río Azufrado, Ruta Nacional N° 1, Sección Liberia - Quebrada Puercos (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	1	N/A					
14	Rehabilitación del puente sobre Río Puerto Nuevo, Ruta Nacional N° 2, Sección Paso Real - Quebrada Iguana (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	2	N/A					
15	Rehabilitación del puente sobre Río Chirripó, Ruta Nacional N° 4, entre las secciones de control 70110 y 40521 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	4	N/A					
16	Rehabilitación del puente sobre Río Sarapiquí, Ruta Nacional N° 4, Sección Las Vueltas (Horquetas) - Puerto Viejo (Sarapiquí) (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	4	N/A					
17	Rehabilitación del puente sobre Río Sucio, Ruta Nacional N° 32, entre las secciones de control 70160 y 10990 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	32	N/A					
18	Rehabilitación del puente sobre Río Chirripó, Ruta Nacional N°32, Sección San Miguel - Río Toro (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	32	N/A					
19	Rehabilitación del puente sobre Río Torres, Ruta Nacional N° 218, entre las secciones de control 19064 y 19063 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	218	N/A					



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011								
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.								
META: Construir o reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional					Responsables: Dirección de Ingeniería - Dirección de Obras			
N°	Proyecto	Ruta	Longitud (m)	Estimado	Asignado 2011			Total Presupuesto Ordinario 2011
					Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	
20	Construcción de puentes menores	Varias	N/A	0	1.800.000.000,00			1.400.000.000,00
21	Rehabilitación de la losa del puente sobre el Río Tempisque			0	50.000.000,00			50.000.000,00
22	Rehabilitación de la losa del puente sobre la Quebrada Piñuela, RN34, Bahía Ballena, Osa	34	N/A	0	50.000.000,00			50.000.000,00
23	Rehabilitación del puente sobre el Río Virilla, Ruta Nacional No.32	32	N/A	0	50.000.000,00			50.000.000,00
24	Diseño y construcción del puente centro de Belén, Ruta Nacional No.122	122	N/A	0	1.000.000,00			1.000.000,00
25	Diseño y construcción del puente sobre el Río Quebrada Seca con pasarelas peatonales, en la Ruta Nacional No.126, Sección Heredia-Barva	126	N/A	0	425.500.000,00			425.500.000,00
26	Diseño y construcción del puente sobre el Río Barranca, Ruta Nacional No.1	1	N/A	0	400.000.000,00			400.000.000,00
TOTAL								8.607.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.

META: Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial

Responsable: Dirección de Ingeniería

N°	Proyecto	Estado	Contratación	Descripción	Estimado	Fondo Vial	Asignado 2011 (\$)	
							Total Presupuesto	Ordinario 2011
1	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 238, Sección: Paso Canoas-Laurel-Bella Luz	En ejecución	009-2007 (PU)	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	139.000.000,00	123.500.000,00	123.500.000,00	123.500.000,00
2	Diseño del Mejoramiento de la Ruta Nacional No.231, sección Corto de Cartago-Fábrica de Cemento en Agua Caliente de Cartago	Cartago	Cartago	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	22.000.000,00	22.000.000,00	22.000.000,00
3	Diseño para el Mejoramiento de la RN245, (Chacarita - Rincón).	En ejecución	017-2007 (PU)	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00
4	Regencia Ambiental en el proyecto Construcción de la nueva Carretera a San Carlos, sección: Sifón-Ciudad Quesada (La Abundancia).	Ejecución	030-2006 (PU)	Contratación de una firma consultora para prestar servicios de Regencia Ambiental.	61.588.800,00	16.000.000,00	16.000.000,00	16.000.000,00
5	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 920, sección: Santa Bárbara-Ottega	Adjudicado	LA 12-08	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00
6	Diseño para el Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 5, sección Tibás-El Pirro	Por licitar (Consultoría)		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	200.000.000,00	80.000.000,00	80.000.000,00	80.000.000,00
7	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 323, sección: Rivas-La Piedra.	Suspendido	LA-31-07	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	85.000.000,00	105.000.000,00	105.000.000,00	105.000.000,00
8	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, sección: Paqueta-Tambor	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	360.000.000,00	96.000.000,00	96.000.000,00	96.000.000,00
9	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 806, sección: El Carmen de Siquirres-Caño Blanco	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	360.000.000,00	120.000.000,00	120.000.000,00	120.000.000,00
10	Mejoramiento Ruta Nacional No. 606, sección: Los Ángeles-Santa Elena.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro.	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00	15.000.000,00
11	Puente sobre el Río Barano, Ruta Nacional No. 36.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño de las aproximaciones al Puente.	25.000.000,00	25.000.000,00	25.000.000,00	25.000.000,00
12	Puente sobre el Río Barranca, Ruta Nacional No. 1, Carretera Interamericana Norte.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño de las aproximaciones.	20.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00
13	Contratación de servicios profesionales para determinar necesidades de ampliación de puentes sobre rutas nacionales.	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para evaluar necesidades de ampliación de puentes en rutas nacionales y establecer plan de intervención.	10.000.000,00	10.000.000,00	10.000.000,00	10.000.000,00
14	Contratación de servicios profesionales para el diseño de estructuras geotécnicas para el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Salitrales - Loma	Por licitar		Contratación de Servicios profesionales para el estudio y recomendación de estructuras geotécnicas para el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Sección Salitrales - Loma	sin estimar	35.000.000,00	35.000.000,00	70.000.000,00
15	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro para el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Salitrales - Loma (trabajos fireales)	Por licitar		Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro para el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Sección Salitrales - Loma	35.000.000,00	35.000.000,00	35.000.000,00	35.000.000,00
16	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, sección: Samara-Nosara	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	161.216.000,00	40.000.000,00	40.000.000,00	40.000.000,00





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011							
Construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país.							
META: Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial							
Responsable: Dirección de Ingeniería							
N°	Proyecto	Estado	Contratación	Descripción	Estimado	Asignado 2011 (€)	
						Fondo Vial	Total Presupuesto Ordinario 2011
17	Estudios geotécnicos y geológicos requeridos para el diseño de los puentes sobre los ríos Grande de Orosí, Ruta Nacional N°226 y Turibalba, Ruta Nacional N°415	En ejecución	CD78-09	Contratación de los servicios profesionales para la realización de los Estudios geotécnicos y geológicos requeridos para el diseño de los puentes sobre los ríos Grande de Orosí, Ruta Nacional N°226 y Turibalba, Ruta Nacional N°415.	30.000.000,00	30.000.000,00	30.000.000,00
18	Estudios funcionales en las intersecciones de la Carretera de Circunvalación (Santo Tomás, Guadalupe, Rotonda la Bandera, Rotonda Beñanía y Cruce de Facultad de Derecho, Cruce Hatillo 5, Nueva Radial Escaszy y Cruce Hatillo 8).			Servicios profesionales	sin estimar	50.000.000,00	50.000.000,00
19	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.2, Interamericana Sur			Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	20.000.000,00	20.000.000,00
20	Radial Sarchi-Bernardo Soto	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	10.000.000,00	15.000.000,00
21	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.415, sección: La Alegría-Turibalba	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad del proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No.415, sección: La Alegría-Turibalba.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
22	Ruta alterna Pococi-Oreamuno	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
23	Acceso a la terminal de Contenedores de Moín	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	10.000.000,00	15.000.000,00
24	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.707, sección San Pablo de Turubares-Ruta No.27	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
25	Ampliación de un tercer carril de la Ruta Nacional No.1, sección: San Ramón Barranca	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	20.000.000,00	20.000.000,00
26	Ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional No.3, en la entrada a Heredia (Pirro)	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
27	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.152, Sección: Veintisiete de Abril-Villa Real	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
28	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.624, Sección: Cobano-Monpezuma	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
29	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.804, Sección: Bataam-Sahara	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
31	Rehabilitación del Puente sobre el Río Turubares, Ruta Nacional No.319			Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
32	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.301, Sección: Acosta-San Luis-Cangrejal	Por licitar		Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
33	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.218, Sección Rancho Redondo-Llano Grande	Por licitar		Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
34	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.401, Sección Llano Grande-Tierra Blanca	Por licitar		Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00
TOTAL						1.067.500.000,00	



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2011									
PUENTES PEATONALES									
Aportes al Plan para incrementar la seguridad vial									
Proyecto	Ubicación Geográfica			Cantidad	Asignado 2011				
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Fondo Vial	Fondo de Peajes	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2011	
1	Diseño y construcción de puente peatonal Circuito Judicial de Guácimo	Limón	Guácimo		1,0		248.500.000,00		248.500.000,00
2	Puente Peatonal Ruta N° 1, Bernardo Soto (Zona Franca BES)	Alajuela	Alajuela	1	1,0		350.000.000,00		350.000.000,00
3	Puente peatonal La Lima, Cartago (Florencio del Castillo)	Cartago	La Unión	2	1,0	0	35.000.000,00		35.000.000,00
4	Construcción de rampas y adecuación del puente peatonal Hospital México a requisitos técnicos exigidos en Ley 7600	San José	San José	1	Varios		60.000.000,00		60.000.000,00
6	Diseño y construcción del puente peatonal frente a Urbanización El Cedro. Ruta N°2 (Florencio del Castillo)	Cartago	La Unión	2	1,0		35.000.000,00		35.000.000,00
TOTAL						-	728.500.000,00	-	728.500.000,00



Anexos





ANEXO Nº 1

Acuerdo de Aprobación del POI - 2011







CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
CONSEJO DE ADMINISTRACION



Al contestar refiérase al
Oficio No. ACA 01-10-0557

24 de setiembre, 2010.

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. ARTICULO **III** SESION No. **780-10** DE FECHA **23-09-10**

Ingeniero
Carlos Acosta Monge
Director Ejecutivo, a.i.
Consejo Nacional de Vialidad

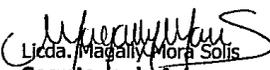
Nos permitimos hacer de su conocimiento que el Consejo de Administración, según consta en el Acta de la Sesión citada en la referencia, acordó:

Plan Operativo Institucional 2011:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Plan Operativo Institucional 2011 de conformidad con el detalle remitido mediante el oficio DIE 07-10-3756 de fecha 23 de setiembre, 2010 suscrito por el Ing. Carlos Acosta Monge, Director Ejecutivo, a.i. y las modificaciones realizadas en la presente sesión.

Cordialmente,


Licda. Magally Mora Solis
Secretaria de Actas



PLANEAMIENTO-CONTROL
Mónica
2010 SEP 27 AM 10:19

C: Ing. Francisco J. Jiménez Presidente
Lic. Reynaldo Vargas Soto, Auditor Interno
Ing. Mónica Moreira Sandoval, Jefe a.i. de Planeamiento y Control
Consecutivo / Archivo



ANEXO Nº 2

ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL VIGENTE





*Ministro de Planificación Nacional
y Política Económica
República de Costa Rica*

San José, 10 de febrero del 2010
DM-049-10

Señor
Marco Antonio Vargas Díaz
Ministro
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Estimado señor Ministro:

Ha sido recibido en este despacho su oficio DM-0104-10 del 11 de enero del 2010, en el que expresa su aval, como Ministro Rector del Sector Transporte, a la estructura aprobada por el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

Asimismo, dentro de la documentación recibida figura: el estudio técnico que sustenta la reorganización administrativa denominado "Informe sobre el Proceso de Reorganización Integral del CONAVI"; el oficio PYC-1119-09 del 17 de diciembre del 2009, en el cual la Unidad Asesora de Planeamiento y Control del CONAVI dictamina que la estructura aprobada ha cumplido con los lineamientos de reorganización administrativa emitidos por MIDEPLAN; y el oficio ACA 01-09-619, donde consta la aprobación institucional, según Acuerdo del Consejo de Administración del CONAVI, en Artículo VIII de la Sesión N.711-09 del 15 de diciembre del 2009. .

Las modificaciones aprobadas consisten en la eliminación de la Gerencia Técnica y la incorporación de Departamentos a las Direcciones de la Gerencia de Contratación Vial.

La estructura del Consejo Nacional de Vialidad queda conformada como se presenta en el organigrama adjunto y se detalla a continuación:

Consejo de Administración

Auditoría Interna (staff).
Contraloría de Servicios (staff).
Secretaría de Actas (staff).
Comunicación e imagen (staff).





*Ministro de Planificación Nacional
y Política Económica
República de Costa Rica*

Dirección Ejecutiva

Planificación Institucional (staff)

Unidad de Administración de Sistemas de Información.

Unidad de Control Interno.

Planificación Estratégica

Seguimiento y Evaluación

Análisis Administrativo

Dirección de Servicio al Usuario y Recaudación

Departamento de Pesos y Dimensiones.

Departamento de Peajes.

Dirección de Gestión del Recurso Humano

Unidad de Desarrollo Talento Humano.

Unidad de Relaciones Laborales.

Unidad de Salud Ocupacional.

Departamento de Administración de Personal

Dirección de Tecnologías de la Información

Departamento de Gestión de Proyectos de Software.

Departamento de Gestión de Servicios.

Departamento de Administración de Bases de Datos.

Gerencia de Contratación Vial

Unidad de Registros Especiales de Contratación.

Dirección Diseño de Vías y Puentes

Departamento de Diseño de Vías.

Departamento de Diseño de Puentes.

Departamento de Gestoría Vial.

Departamento de Gestión Socio-Ambiental.

Dirección de Contratación de Vías y Puentes

Departamento de Licitaciones.

Departamento de Reclamos Administrativos.

Dirección de Costos de Vías y Puentes

Departamento de Costos.

Departamento de Reajustes y Reclamos.



*Ministro de Planificación Nacional
y Política Económica
República de Costa Rica*

Gerencia de Construcción de Vías y Puentes
Departamento de Verificación de la Calidad.

Direcciones de Proyectos (1-8)

Gerencia de Conservación de Vías y Puentes
Departamento de Verificación de la Calidad.
Direcciones Regionales (1-8)

Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos
Dirección de Gestión de Contratos.
Dirección de Gestión de Asuntos Jurídicos y Reclamos.

Gerencia de Gestión de Adquisiciones y Finanzas
Unidad de Archivo Institucional.
Unidad de Servicios Generales.

Proveeduría Institucional
Departamento de Contrataciones.
Departamento de Programación y Control.
Departamento de Suministros.
Departamento de Almacenamiento y Distribución.

Dirección de Finanzas
Departamento de Formulación Presupuestaria.
Departamento de Ejecución Presupuestaria.
Departamento de Contabilidad.
Departamento de Tesorería.



*Ministerio de Planificación Nacional
y Política Económica
República de Costa Rica*

La Dirección de Modernización del Estado de este Ministerio procedió a registrar la modificación a la estructura interna del Consejo Nacional de Vialidad, de acuerdo con las disposiciones normativas; Leyes N°5525, N°7668, Decretos N°33713 y N°33783 y la Directriz 021, en virtud de que se cumplió con los requisitos determinados para los procesos de reorganización administrativa

Cordialmente,



Roberto J. Gallardo Núñez
Ministro

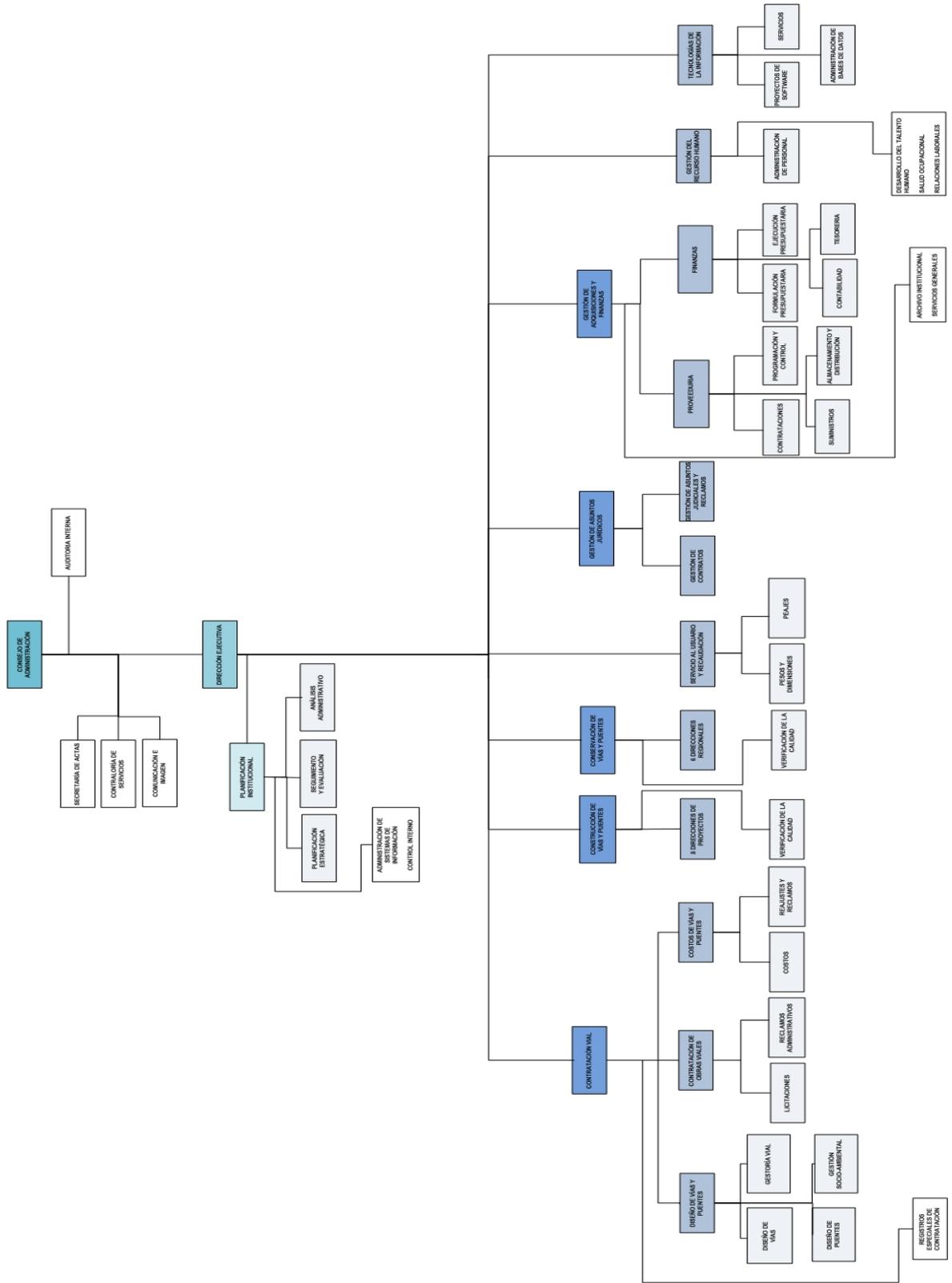


C: Sra. Rocío Aguilar Montoya, Contraloría General de la República
Sra. Mayra Calvo Cascante, Directora Ejecutiva de la Secretaría Ejecutiva de la Autoridad Presupuestaria
Sr. José Joaquín Arguedas Herrera, Director General de Servicio Civil
Archivo





**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
CONSEJO NACIONAL DE VALIDAD**









ANEXO Nº 3

ACCIONES PARA CUMPLIR ARTÍCULO 6° ,





PLAN ESTRATÉGICO INFORMATICO Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)

Introducción

Fue creado por decreto el 29 de mayo de 1998, como un órgano adscrito al MOPT. El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) es la entidad encargada de dar respuesta oportuna a las necesidades de mejoramiento y conservación de la Red Vial Nacional (RVN), financiando los programas de mejoramiento y conservación de la RVN con recursos provenientes del 15% sobre la distribución nacional de combustible y energéticos del petróleo.

Como otros Consejos, posee autonomía administrativa y económica, manteniendo hasta ahora una relación muy cercana al MOPT en asuntos estratégicos, operativos y administrativos.

Son funciones del CONAVI:

- Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con



los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- Administrar su patrimonio.
- Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.
- Elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos

Para atender sus funciones depende de una estrecha relación con la Asesoría de Planificación del Ministerio, la cual dicta las estrategias a seguir para el mejoramiento de la Red Vial Nacional (RVN) que corresponde ejecutar a CONAVI.

Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, el CONAVI debe hacer del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva.

Este Consejo está expresamente facultado para:

- Contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años.
- Depositar la totalidad de los montos que le ingresen, en fideicomisos que se establecerán en bancos comerciales del Estado. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias



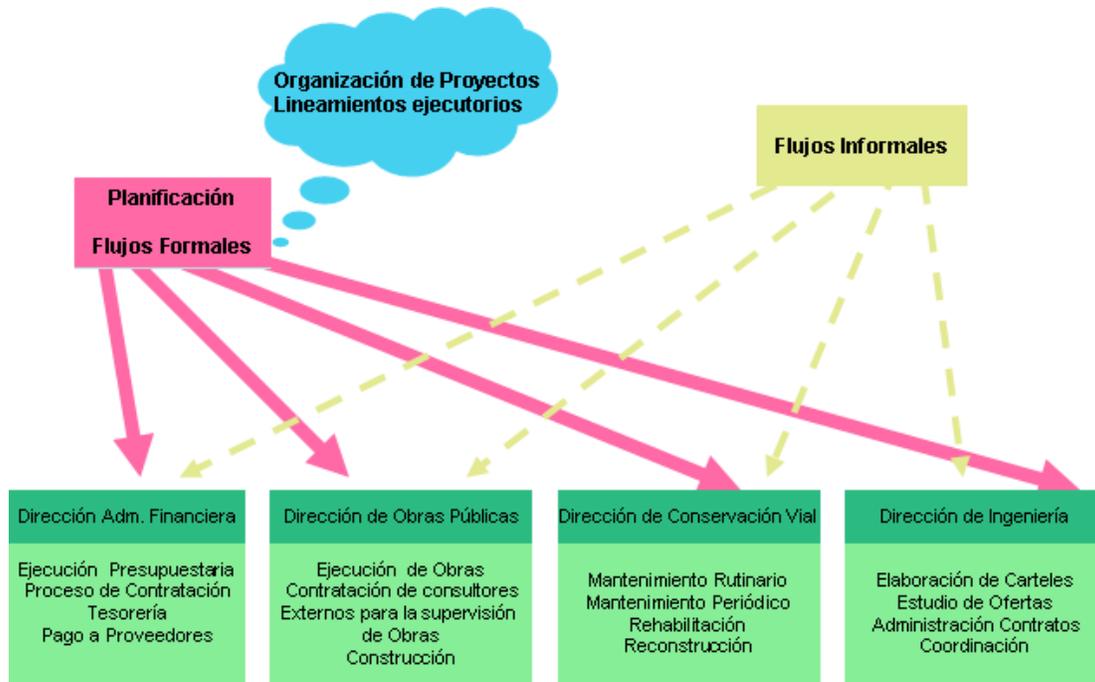
La función informática

Se cuenta con una unidad de informática para asumir su rol dentro del Consejo en materia de desarrollo de sistemas, soporte técnico, así como todos los servicios asociados, incluyendo asesoría.

En la actualidad se cuenta con aplicaciones (sistemas) informáticas desarrolladas por esta unidad y además se apoyan en los servicios informáticos del Ministerio (Internet y Correo Electrónico), así como en los sistemas de información ya desarrollados por el MOPT ajustados a las necesidades del CONAVI, ejemplo de ello son los sistemas administrativos, presupuesto, planillas y pagos a proveedores, y de esta manera se atiende las necesidades actuales de los usuarios.

Se ha desarrollado el documento denominado “Sistema Integrado de Información del CONAVI”, se espera orientar los desarrollos en el marco de este documento, potenciando los flujos de información con otros actores del sector. Los procedimientos ejecutorios generales siguen la siguiente estructura.

Procedimientos Ejecutorios del CONAVI.



Los flujos formales de información se presentan cuando la Dirección de Planificación del CONAVI brinda lineamientos para que este los ejecute, por otro lado los flujos informales de información se presentan cuando emerge una demanda de índole política hacia el CONAVI.

PROPUESTA DEL PLAN ESTRATÉGICO INFORMATICO PARA CONAVI

Se plantea el **Plan Estratégico Informático** para CONAVI, partiendo del **Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI)** del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, del documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”**, del estudio de la situación actual de CONAVI y considerando tendencias de mercado, principios, conceptos y las acciones que lo conforman; lo que implica tanto la dimensión interna como el contexto sectorial del Consejo.

El uso y acatamiento de este Plan implica que cuanto mayor sea la **colaboración** de todos los usuarios y “usuarios internos” de informática en el Consejo, serán mejores las soluciones que se adopten a través del Plan y los resultados



obtenidos de su ejecución. La primera fase del plan ha venido propiciando la iniciación tecnológica del CONAVI, a través de la adquisición del Equipo de Cómputo y la primera etapa de comunicación con el Computador Central del MOPT, que en el momento actual tiene definida la red de usuarios interna con herramientas de colaboración y uso del correo electrónico, para darle continuidad a la coloración de los “usuarios internos” en este planteamiento del desarrollo del Plan para el 2011, se tendrá que pensar en la comunicación de las sedes regionales del CONAVI para brindarles el servicio de herramientas colaborativas y el uso del correo electrónico, también ir pensando en la información que las sedes regionales tendrán que procesar con la puesta en marcha del **Sistema de Información para la Planificación de Recursos Institucionales para la gestión electrónica integral del Conavi**. Además de lo anterior se tendrá que introducir dentro de los desarrollos verticales típicos de las diferentes áreas del CONAVI las herramientas para su buen funcionamiento.

Para el año 2011 hay que tomar en consideración el incremento de usuarios que hay que tomar en consideración con la nueva estructura funcional del CONAVI.

Este Plan cubre aspectos de la **dimensión tecnológica** (hardware, comunicaciones, herramientas de desarrollo y otros) y de la **gestión** (organización, calidad y otros). Está además estructurado para ofrecer conceptos y recomendaciones que permitan **ajustarlo** a los cambios tecnológicos, a la disponibilidad presupuestaria y avances en coordinación con la Comisión Informática del Ministerio de Obras Públicas, de este Consejo forma parte.

Objetivos de la estrategia de



TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN

Objetivo Principal

El objetivo principal del Plan Estratégico Informático de CONAVI es conseguir el alineamiento de las estrategias tecnológicas y de desarrollo institucional del Ministerio y del CONAVI y establecer las condiciones adecuadas para su mantenimiento en el tiempo, satisfaciendo a corto plazo necesidades inmediatas sin perder de vista una visión estratégica más amplia a largo plazo.

Objetivos Específicos

Existen tres aspectos que engloban las acciones que se deben desarrollar a corto, mediano y largo plazo:

- Establecer un **escenario meta**, que identifique un enfoque formal para dar marco a las acciones de Tecnología de la Información en el CONAVI.
- Identificar **áreas de actuación** en tecnología de la Información, para determinar en cuáles se requiere de modelos, conceptos y acciones y orientar el apoyo estratégico, consistente y efectivo de las tecnologías de la Información al Consejo.
- Contrastar las condiciones propuestas para esas áreas con las condiciones de partida que se tienen, determinando la brecha existente para identificar, priorizar y caracterizar **proyectos** específicos que deben desarrollarse para alcanzar de forma ordenada y de acuerdo a las prioridades institucionales para conformar un **plan de proyectos**.

Condiciones de partida

En una **estructura sectorial**, como la que está actualmente funcionando en el Ministerio de Obras Públicas, las condiciones son diferentes: los Consejos mantienen dinámicas mucho más específicas y con intereses verticales, tienen su propio presupuesto y dependen mucho más de contrataciones de servicios. No obstante, en tales condiciones, las estrategias de organización deben ampliarse para incluir espacios para discusión y concertación, tanto en el ámbito político como en el tecnológico, creando una dinámica que se puede definir como de “**governabilidad**”.



Enfoque

Dando continuidad a las tendencias actuales, sociales, económicas y administrativas que apuntan de manera constante, a un cambio de **gran impacto** en la forma de llevar a cabo la funciones en el entorno de las instituciones y en la forma en que se hace gobierno.

El Plan Estratégico Informático para responder a esas nuevas tendencias, se fijará en cuatro aspectos fundamentales:

- El ordenamiento estratégico
- La forma de trabajo
- El ciudadano como usuario final (e-government)
- La Informática como generadora de servicios





E-government (Gobierno electrónico):

Las **tendencias internacionales**, muestran toda una estrategia en la búsqueda de la excelencia operativa para la prestación de servicios por medio de canales no tradicionales, conocido bajo el término de e-Government (gobierno electrónico), que suponen una reorganización de las instituciones y sus dinámicas de trabajo.

El gobierno electrónico implica:

Buscar la capacidad de obtener / ofrecer servicios e información de gobierno y completar transacciones a través de medios virtuales a **toda hora, en todo lugar**.

La posibilidad de llevar al gobierno hacia **canales virtuales**, más allá del tradicional esquema de oficinas públicas y agencias y de infraestructura de edificios.

El **auto-servicio** y el trato personalizado, reduciendo o evitando la intermediación.

Se integra a la **cadena de valor** al ciudadano, superando los límites tradicionales de participación.

Esta evolución de las funciones de gobierno ya se ha iniciado y esto va planteando la necesidad de tomar **acciones proactivas** para asumir el proceso. De otra forma, se presentarán en el futuro grandes presiones y costos, que sólo llevarán a soluciones parciales, costosas y que finalmente restan capacidad competitiva al país.

tecnología Informática como Generadora de servicios:

El objetivo que se persigue es el desarrollo de una mayor capacidad de la Dirección de Informática y otras unidades informáticas para **reaccionar rápida y flexiblemente** ante los cambios.

Las metodologías de desarrollo rápido de aplicaciones y de control y gestión de proyectos que poseen las empresas externas de tecnología de la Información, deben ser adoptadas internamente para dar **el mejor servicio** a sus usuarios, según los recursos disponibles. Esto traerá como consecuencia un cambio a **nuevas funciones principales**:

- Consultoría Tecnológica a las áreas usuarias.



- Gestión de Infraestructuras.
- Gestión de “Outsourcing” y proveedores.
- Establecimiento y vigilancia de políticas y estándares.
- Coordinación de esfuerzos.
- Establecimiento de Acuerdos de Nivel de Servicios con los usuarios internos, los Consejos, los Proveedores y los Ciudadanos.

Centros de excelencia

Informática debe colaborar junto con las demás áreas y los Consejos, a crear una “imagen” para la Institución, como lo expone el Plan Estratégico de la Dirección de Informática del MOPT, que consiste en la percepción del ciudadano y de los proveedores del Ministerio de la existencia de una **excelencia operativa** en sus funciones.

Esto implica satisfacer **eficazmente** y a **bajo costo** las peticiones de unidades del Consejo, del Ministerio y del Sector, para liderarlos en:

- Evolución tecnológica.
- La provisión de personal especializado.
- La solución de problemas mediante el uso eficiente de las Tecnologías de la Información.
- Capacidad de ejecución (interna o externa) y administración.

Alcances

El plan define la **organización** que soporta el tratamiento de diversos temas tecnológicos:

Plataforma tecnológica: Que incluye los aspectos relacionados con el hardware y software que componen la base tecnológica. Entre esos aspectos están:

- Estrategia de proveedores.
- Ordenamiento de plataformas y servidores existentes.
- Sistemas operativos.
- Bases de datos.





-
- Informática de usuario final.

Estrategia de software, donde se definen aspectos como:

- Arquitectura de desarrollo
- Arquitectura de trabajo colaborativo

Sistemas de aplicación, tratando aplicaciones de varios tipos:

- Transaccionales.
- Orientados al análisis.
- De tecnología Internet.
- De "Puente".

Esta organización permite a Informática actuar como **proveedor interno** y apoyo especializado a las **otras áreas** del Consejo para atender al **usuario final**: el ciudadano costarricense. Incluye definir aspectos como:

- Estructura.
- Métricas de calidad y servicio.
- Estructura de soporte a usuarios.
- Tratamiento del "*outsourcing*" o externalización de servicios.

PLAN DE ACCION PARA EL 2011:

GEN001.A - Conformación de grupos para la coordinación

GEN001.B - Inventariado y evaluación de recursos de TI

INF001 - Elaboración del Plan de Comunicaciones

SIS001 - Elaboración del plan de sistemas operacionales horizontales

SIS002 - Elaboración del plan de sistemas operacionales verticales.



GEN001.A - CONFORMACIÓN DE GRUPOS PARA LA COORDINACIÓN

Objetivos

- Contar con un grupo de alto nivel que logre conciliar la perspectiva y enfoques globales del sector con las realidades y enfoques de TI.
- Colegiar las decisiones de índole técnico con relación a la solución de necesidades del MOPT y Consejos.
- Lograr consistencia en las acciones de todos los actores de TI del sector.

Factores de éxito

- Involucramiento de las autoridades del Ministerio y los Consejos.

Beneficios

- Orientación estratégica de TI, dándole un apoyo efectivo a los servicios y cambios en el sector.
- Establecimiento de prioridades, presupuesto y política de TI con la participación de todos los actores sectoriales.
- Toma de decisiones colegiadas en aspectos técnicos como compra de servidores, motores de base de datos, herramientas ofimáticas.
- Aseguramiento de la calidad de los procesos de normalización y estandarización corporativos.
- Sumarización de experiencias en contratación de servicios, utilización de procedimientos homogéneos, etc.
- Logro de sinergias en lo estratégico y en lo tecnológico.

Riesgos y amenazas

- Dinámica de cambio del sector.
- Deficiencias de organización de los grupos.
- Diferencias de condiciones y prioridades entre actores del sector.
- Problemas de “lenguaje” entre grupos técnicos y políticos.
- Diferencias de índole personal y problemas de consenso y liderazgo.
- Sensibilidad a cambios políticos

Costo

- Este proyecto se realizará con los recursos materiales y humanos asignados a las funciones normales del departamento de Informática por lo que no se le asigna un costo adicional dentro del presupuesto 2010.



Logros 2010

Se ha dado durante el período 2010 y se han venido atendiendo aspectos relacionados con la Normas Técnicas de la Contraloría General de la República.

Propuesta para el período 2011

Se implementará el plan de comunicación con las diferentes unidades de Pesos y Dimensiones a nivel regional con la sede central.

Establecimiento y mantenimiento de líneas de comunicación MOPT-Oficinas de inspectores Regionales- CONAVI para la actualización del Sistema Integrado de Gestión de Proyectos.

Reorganización de los servicios de correo electrónico e Internet a los usuarios del CONAVI, en la nueva estructura.

Ejecución del Plan General para el acatamiento de las Normas técnicas para la gestión y el Control de las Tecnologías de Información (N-2-2009-CO-DFOE) emitido por la Contraloría General de la República.

Atención de las necesidades y solicitudes emanadas de las direcciones del CONAVI.



GEN001.B - INVENTARIADO Y EVALUACIÓN DE RECURSOS DE TI

Objetivos

- Conocer con precisión significativa los recursos de TI disponibles en el sector.
- Identificar casos que requieran acciones urgentes. Las causas pueden ser:
 - Problemas existentes.
 - Cambios debidos a la reorganización institucional.
 - Condiciones contractuales o presupuestarias.
 - Duplicaciones o carencias de gran impacto financiero o de servicio.
- Disponer de un inventario automatizado y mantenible.

Factores de éxito

- Involucramiento de las diferentes unidades de TI.

Beneficios

- Disponibilidad de información significativa para toma de decisiones.
- Definiciones para mantener un inventario actualizado.
- Identificación de casos que requieren acciones urgentes.

Riesgos y amenazas

- Pérdida de significación por recolección de información insuficiente o imprecisa.
- Dificultades para mantener los inventarios al día.
- Plazos que hagan perder valor de oportunidad a la información.

Costo:

- ¢ 253.000.000,00

Logros 2010

Se cuenta con un inventario actualizado de la infraestructura de equipo de cómputo existente en el CONAVI

Se integra el software Track-it para mantener un esquema de registro por código de usuario y por dirección I.P. debidamente actualizado, que permite la toma de decisiones, así como el control del uso de equipo por funcionario.



Se cuenta con una actualización de los requerimientos de hardware enfocados por dirección que facilita la determinación de necesidades de equipo y de servicios.

El registro de inventario se lleva a nivel de componentes, lo que favorece la determinación de necesidades de sustitución de partes y el mantenimiento preventivo y correctivo.

Propuesta para el período 2011

Inventario actualizado de las necesidades de software y hardware del CONAVI

Actualización de equipo de cómputo.

Dotación de mejores equipos para las Direcciones de Ingeniería y de Obras para el desarrollo del software de aplicación de uso de ingeniería.

Dotar de equipo de cómputo a las nuevas plazas del CONAVI.

Actualizar los servidores de la Dirección de Tecnología para que puedan ejecutar los diferentes sistemas que van a entrar en producción en el año 2010.

Tener actualizados los diferentes sistemas de información que se usan en el CONAVI.



INF001 - ELABORACIÓN DEL PLAN DE COMUNICACIONES

Objetivos

- Definir la estrategia de comunicaciones que dé soporte al proceso del CONAVI.
- Realizar un análisis detallado de los requerimientos y de la problemática existente en relación con las nuevas necesidades en el desarrollo de las comunicaciones a nivel sectorial.
- Revisar y analizar las comunicaciones de datos corporativas, con el objetivo de mejorar la red de comunicaciones que se posee, actualizando su estructura y dimensión a las necesidades existentes en este momento, y favoreciendo una reducción de los costos en el servicio prestado. Enfocados principalmente en:
 - Sistemas de cableado.
 - Equipamiento de la red.
 - Estructura de redes LAN y WAN.
 - Internet e intranet.
 - Redes de voz (integración voz y datos).
 - Servicios sobre la red de comunicaciones.
- Definición de una política global de seguridad de la información que garantice la confidencialidad e integridad de las comunicaciones y de la información transmitida por la red, medidas de respaldo y contingencias, así como el control de acceso a las funcionalidades proporcionadas por los distintos equipos de comunicaciones. (Ej. módem.)
- Desarrollar la infraestructura que refuerce y consolide la presencia institucional en Internet, que promocióne y dé a conocer en ese medio al CONAVI, sus actividades y proyectos, manejando la marca del CONSEJO a través del sitio del Consejo.

Factores de éxito

- Inventario del equipo, canales de comunicación (líneas) y necesidades del CONAVI.
- Diseño dentro del marco legal y viable con los proveedores existentes.

Beneficios

- Mejoras en los servicios existentes.
- Soporte para actividades de gobierno electrónico.
- Reducción de costos.
- Orientación de inversiones.
- Mejoras en el control y gestión de la red.



- Capacidades para ofrecer acceso a toda hora desde todo lugar.
- Se facilita la instalación o desarrollo de nuevos servicios, incluyendo conexiones internas y con terceros (proveedores, bancos, “outsourcers”, etc.).

Riesgos y amenazas

- Cambios en tecnologías, en el mercado o en el marco legal de telecomunicaciones.
- No contar con la necesaria coordinación entre los Consejos, Sedes Regionales y el MOPT.
- Aumento acelerado en la demanda de servicios, por encima de las capacidades instaladas.
- La cultura tradicional puede reducir o inhibir los beneficios.

Costo: ¢ 98.000.000,00

Logros 2010

Proyecto de ampliación de la red interna del nuevo edificio
Comunicación con los entes externos SINPE – MOPT – RACSA y Regionales
Reorganización de los servicios de correo electrónico e Internet
Atención de las necesidades y solicitudes de nuevos servicios.
Comunicación de las sedes regionales con la sede Central.
Comunicación entre el CONAVI, CONTRALORIA, MINISTERIO DE HACIENDA
Primera etapa de la tecnología de red sobre IP.

Propuesta para el período 2011

Nuevas necesidades de comunicación a lo interno y externo del CONAVI, para la actualización de los sistemas.
Mejoramiento de la telefonía en el CONAVI, con el proyecto de voz sobre IP.
Instalación de nuevos nodos de la red para dar servicio a las personas que se contratarán por la reestructuración del CONAVI.
Ampliación de los enrutadores para satisfacer los nuevos nodos de red.
Seguimiento a la normativa de la Contraloría General de la República.



SIS001 – ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONALES HORIZONTALES

Objetivos

- Realizar un análisis de los requerimientos y problemática existente con relación al desarrollo de aplicaciones corporativas, según el modelo definido en el Plan, y llevar a cabo un estudio de las herramientas existentes en el mercado, seleccionando aquellas que cubran mejor dichas necesidades.
- Analizar el impacto que provoca la falta de integridad de datos, en los sistemas actuales, y definir medidas de corrección.
- Definir el Plan de actuación a utilizar para la satisfacción de los requerimientos de los usuarios de sistemas del CONAVI.
- Establecimiento de los alcances de los proyectos de sistemas
- Definición de los plazos de entrega e implantación
- Determinación de las necesidades que serán realizadas como aplicaciones “puente”
- Definición de políticas para contratación de sistemas.
- Definición de procedimientos de migración de aplicaciones y sistemas corporativos y departamentales
- Seleccionar, comprar e implantar una solución integrada multiempresa tipo ERP / ERM, que resuelva las carencias actuales de la Institución y satisfaga los requerimientos definidos en este PETI, y que ofrezca autonomía a cada uno de los Consejos.

Metodología

El proyecto se divide en varios objetivos, algunos de los cuáles son muy específicos para una actividad determinada, lo que implica tratarlos con metodologías particulares que se recomiendan a continuación:

Factores de éxito

- Adopción de la nueva metodología de desarrollo de aplicaciones general para el CONAVI (desarrollo por componentes).
- Adopción de la herramienta integrada de desarrollo.
- Capacitación de analistas y programadores en las nuevas herramientas.
- Inventario de sistemas y aplicaciones existentes.
- Inventario de necesidades de usuarios técnicos y finales.
- Inventario de carencias y puntos de mejora de cada una de las áreas del CONAVI.



- Seguimiento de la metodología recomendada para la adquisición del paquete ERP / ERM.
- Consensuar los módulos del ERP / ERM que serán necesarios en cada ámbito, y las prioridades de implantación.

Beneficios

- Utilización de una herramienta orientada a objetos y componentes, con interfaz de usuario gráfica y única para los desarrollos corporativos.
- Controlar los recursos asignados a contrataciones de sistemas, según prioridades y cumplimiento de normas y estándares definidos.
- Establecer proyecciones de desarrollo informático a nivel institucional.
- Aumentar la calidad de la información residente en el sistema, lo que redundará en una mejora de los procesos e información de gestión.
- Mejorar los tiempos de ejecución de procesos complejos o críticos (cuadre de stocks) así como obtener una mayor garantía de ejecución de tareas en plazo por los responsables de las mismas.
- Facilitar la carga de información en el Data Warehouse, dado que la buena salud de los datos operacionales eliminará procesos de limpieza y enriquecimiento en las fases de carga de información al DW.
- Oportunidad de crear un modelo de información operativa integrado para todo el CONAVI. Mejora del acceso a la información, y de las relaciones existentes entre los distintos datos.
- Facilidad de externalización de ciertos servicios (desarrollo y mantenimiento) al utilizar un aplicativo estándar en el mercado, con la consiguiente reducción de costos operativos fijos.
- Implantación modular progresiva, fácil coexistencia y migración, facilitando el cambio tecnológico en la evolución a una arquitectura multinivel y por componentes.

Riesgos y amenazas

- Organizar adecuadamente a los analistas y programadores de acuerdo a los nuevos roles que el desarrollo por componentes implica.
- Planificar las actualizaciones y adquisiciones de componentes por parte del CONAVI, para no desaprovechar recursos económicos en la compra de componentes existentes.
- Dificultad para mejorar determinados procesos sin hacer reingeniería sobre otros.
- Poca disponibilidad de los usuarios a participar.
- Mala determinación de necesidades de usuarios, en la toma de requerimientos.



- Existencia de un gran número de peticiones frente a recursos disponibles para realizar modificaciones en las aplicaciones existentes para actualizar y completar funcionalidades, lo que lleva a colapsar los recursos existentes en el departamento de desarrollo y a una insatisfacción por parte de los usuarios al no finalizarse aquellas en los plazos deseados.
- Dificultades a la hora de extraer información de los sistemas por los propios usuarios.
- Existencia de inversiones realizadas en los últimos tiempos y no amortizadas en su totalidad, lo que no facilita involucrarse en otra nueva gran inversión.

Costo:

- ₡ 351.825.913,00

Logros 2010

Durante el período 2010 en atención a lo planteado en el documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”** se incorporaron nuevos módulos al Sistema de Recursos Humanos.

Se terminó la II etapa de la implementación del Sistema de Control de Proyectos conforme al cronograma enviado a la Contraloría General de la República.

Se dio mantenimiento de los sistemas existentes: Recursos Humanos y Planillas, Presupuesto, Contabilidades, Caja Chica.

Se hicieron los estudios de mercado, la búsqueda de requerimientos y la publicación del cartel del Sistema Integrado Financiero-Contable.

Se estudiaron los requerimientos del Sistema de Gestión Vial, para contar con un software que sea usado tanto para el CONAVI como el MOPT.

Se digitalizaron los expedientes de la Proveeduría en su primera etapa y los de Pesos y Dimensiones.

Se desarrolló el manual y el cronograma para satisfacer las Normas Técnicas para la Gestión y el Control de las Tecnologías de Información.

Se estudiaron los requerimientos y se puso en práctica un prototipo del Sistema de Gestión Documental.

Se estudiaron los requerimientos y se puso en práctica un prototipo para la integración de los sistemas en producción.

Se hizo estudio de mercado y se licitó el licenciamiento para todo el CONAVI de las licencias corporativas.



Propuesta para el período 2011

Contratación el mantenimiento y los nuevos requerimientos de los Sistemas de Recursos Humanos y de Gestión de proyectos.

Implementar el Sistema Integrado Financiero en los SubMódulos de Contabilidad, Tesorería y Ejecución Presupuestaria.

Integración de los sistemas a nivel colaborativo.

Integración de los Sistemas SIGEPRO, SISECO, DELPHOS, Sistema Financiero.

Implementación de las Normas Técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información.

Digitalización de expedientes de los Departamentos de Recursos Humanos, Proveeduría y Pesos y Dimensiones.

Sistema de Gestión Vial en las primeras etapas de diseño y el levantamiento de información.

Evaluación y control de la seguridad interna y externa del CONAVI.



SIS002 - ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONALES VERTICALES.

Objetivos

- Emitir recomendaciones y directrices normativas a los Consejos, persiguiendo la exigencia de niveles de cumplimiento para los sistemas informáticos que serán desarrollados o adquiridos bajo su responsabilidad.
- Solventar las necesidades de sistemas y aplicaciones en las áreas verticales de la institución, donde no ha sido contemplado por parte del Plan de sistemas operacionales horizontales.
- Seleccionar herramientas y aplicaciones que respondan a las necesidades presentadas en las labores de ingeniería:
 - Sistemas de administración.
 - Desarrollo y diseño de carreteras.
 - Administración de pavimentos.
 - Recolección de peajes.
 - Predicción de tráfico, ingeniería de tránsito y sistemas de señales.

Factores de éxito

- Seguir las normativas recomendadas por el CONAVI.

Beneficios

- Las aplicaciones del mismo tipo seguirán los mismos principios de normalización.
- Garantía de validez futura y satisfacción de requerimientos.
- Tiempos de desarrollo predecibles.
- Capacidad de análisis de impacto frente a cambios.
- Utilización de un marco común para el intercambio de productos y servicios con proveedores de externalización.
- Utilización de un marco común para el intercambio de productos y servicios, a nivel sectorial, en el campo de la ingeniería del software.
- Mayor calidad de procesos y las aplicaciones resultantes.
- Optimizar la calidad de los sistemas, asumiendo las políticas de “mejora continua” que persiguen los comités internacionales de normalización de la Ingeniería del software.



Riesgos y amenazas

- El seguimiento de las normas de estandarización puede requerir esfuerzos adicionales e inversión en recursos.
- Se puede generar rechazo de las informáticas de los Consejos.

Costo:

- ¢ 90.000.000,00

Logros 2010

Durante el período 2010 en atención a lo planteado en el documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”** se contrató, desarrolló e implementó la nueva página del CONAVI, el sistema de imágenes y el software de Topografía, licencias de productos propios para las diferentes áreas del CONAVI.

Propuesta para el período 2011

Actualización y ampliación de las licencias. (Eagle Point, Vectors Work, Civil Engineering and Surveying Automation, AutoCad, MS Project, Arc-View, Arc-Info, Winpas, Land Desktop, Civil).

Nuevas licencias de los Sistemas de (Delphos, Master Lex, Ms Office Professional).

Sistema de control de requerimientos para la Auditoría Interna.

Sistema de estudio psicológico para Recursos Humanos.

Sistema de expediente jurídico para la Dirección Legal.

Mantenimiento a los sistemas verticales existentes.



**CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
AREA INFORMATICA
PLAN DE ACCION PARA EL AÑO 2011**







CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD QUE DEBEN CUMPLIR LOS PLANES DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS SUJETAS A LA APROBACIÓN PRESUPUESTARIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

La suscrita **Mónica Moreira Sandoval**, Ingeniera Civil, cédula 1 0900 0862, con el puesto de **Jefe de Planificación Institucional**, responsable del proceso de formulación del plan anual operativo del período 2011 del Consejo Nacional de Vialidad, designado por la Administración Superior, por este medio certifico, sabedor de las responsabilidades penales, civiles y administrativas que me pueda acarrear el no decir la verdad, que he revisado todos los aspectos contemplados a continuación y que son fidedignos.

REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
I. Aspectos Generales.				
1. El plan operativo institucional ² fue aprobado por el superior jerarca (Junta Directiva o similar).	X			Aprobado mediante oficio ACA 01-10-0557, Sesión 780-10, Artículo III del día 23 de setiembre del 2010.
2. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos generales a considerar en la formulación de planes operativos anuales y presupuestos por los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República":				
a) Principios de la formulación presupuestaria.				
i) Integralidad	x			Es integral porque abarca toda la entidad y además el Presupuesto Ordinario 2011 responde al Plan Operativo Institucional 2011.
ii) Divulgación	x			El POI será divulgado durante el mes de enero, con la aprobación de la CGR y la STAP.
iii) Participación	x			De diversa índole, facilitando información por escrito o en sesiones de trabajo.

¹ Estos requisitos forman parte del bloque de legalidad, por consiguiente su incumplimiento genera responsabilidades atribuibles a los funcionarios que han incumplido sus deberes, según lo establece la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y la Ley General de Control Interno.

² Debe entenderse que el instrumento denominado Plan operativo institucional (previsto en el Decreto N° 34558-H-PLAN) no sustituye los que la institución ya utiliza para el proceso de planificación de corto, mediano y largo plazo (Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional y seguimiento y evaluación sectorial). Por consiguiente, las instituciones deben contar con un plan institucional, con el correspondiente nivel detalle, que sirva de sustento a las asignaciones presupuestarias propuestas.

MMS.



REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
iv) Flexibilidad	x			Es flexible por cuanto de requerirse modificaciones o ajustes, el documento debe reformularse.
v) Sostenibilidad	x			Depende de cada ejecutor, no obstante se han asignado recursos para el logro de las metas propuestas.
b) Que responda a:				
i) Políticas institucionales	x			Están contenidas en el documento y además se ajustan a los lineamientos discutidos y aprobados por el Consejo de Administración.
ii) Planes de mediano y largo plazo	x			Se cuenta con un Plan Quinquenal.
iii) Plan Nacional de Desarrollo (en los casos que corresponda)			x	No se ha oficializado el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014
c) Financiamiento suficiente y oportuno en el presupuesto para el cumplimiento de lo programado.	x			
d) Relación entre los recursos asignados en el presupuesto y los productos y servicios definidos en el plan operativo institucional.	x			La prioridad de la Entidad siempre ha sido el financiamiento de proyectos de inversión y además, la ley limita los gastos administrativos
e) Los indicadores están asociados a una escala de medición que permita identificar los diferentes niveles de logro.	x			Se aplican los niveles de valoración para seguimiento y evaluación del cumplimiento de metas definidos por la STAP y el MIDEPLAN en sus lineamientos.
f) Medios de recopilación y verificación de la información que servirá de referencia para el seguimiento del cumplimiento de los indicadores.	x			
g) Utilización de los resultados del proceso de identificación y análisis de riesgos.			x	Tarea en proceso por lo que su aplicación se incorporará a futuro.

MMS



REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
3. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional y seguimiento y evaluación sectorial" (Decreto No 34558 ³):	x			
a) Aspectos Estratégicos Institucionales	x			Folio 15
b) Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI)			x	
c) Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP)	x			Folios 29-38
d) Aprobación ⁴ del/de los respectivo(s) Ministro(s) rector(es) de sector para la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI), en el caso de instituciones que figuran como ejecutores de las acciones y metas estratégicas del PND.			x	No se ha oficializado el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014
4. Se cuenta con un Programa institucional de inversión pública de mediano y largo plazo ⁵				
a) Está debidamente actualizado	x			
b) Cuenta con el dictamen respectivo de vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo.			x	
c) Es compatible con las previsiones y el orden de prioridad establecido en el PND y en el Plan Nacional de Inversión Pública (PNIP).	x			En estos momentos aplica solamente para el Plan Nacional de Inversión Pública (PNIP).
d) Los proyectos de inversión responden a soluciones específicas derivadas de políticas públicas, leyes y reglamento vigentes, al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y al Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP) ⁶ .	x			
e) Los proyectos de inversión cuentan con el aval y dictamen técnico de las rectorías sectoriales ⁷ .	x			Se coordina y valora con MIDEPLAN la posibilidad de incorporar en el banco de proyectos, aquellos que podrán realizarse según la disponibilidad presupuestaria de la Institución e identificados ya en el documento.
f) Los proyectos de inversión cuentan con el criterio técnico favorable de la Unidad de Inversiones Públicas de MIDEPLAN ⁸ .	x			Se coordina y valora con MIDEPLAN la posibilidad de incorporar en el banco

³ Publicado en La Gaceta No 115 del 16 de junio de 2008.

⁴ Según lo dispuesto en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública (Decreto No 35374 publicado en el Alcance 28 de La Gaceta No 139 del 20 de julio del 2009).

⁵ Acorde con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento a la Ley No 8131 (Decreto No 32988), en el Decreto Ejecutivo N° 34694 PLAN-H y en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión

⁶ Según lo establecido en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁷ De acuerdo con lo dispuesto en la norma 1.11 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública

14/15



REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				de proyectos, aquellos que podrán realizarse según la disponibilidad presupuestaria de la Institución e identificados ya en el documento.
g) Los proyectos de inversión guardan concordancia con los listados de proyectos del Banco de Proyectos de Inversión Pública con las prioridades institucionales y el Plan Nacional de Inversiones Públicas ⁸ .	x			Se coordina y valora con MIDEPLAN la posibilidad de incorporar en el banco de proyectos, aquellos que podrán realizarse según la disponibilidad presupuestaria de la Institución e identificados ya en el documento.
h) Se cuenta con el dictamen y aval de MIDEPLAN de la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSESI) ¹⁰ .	x			
5. El plan institucional cumple con lo establecido en las "Directrices sobre la aplicación de la "Circular con algunas disposiciones legales y técnicas sobre el sistema planificación-presupuesto de los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República" No. 8270:				
a) Estructura programática del plan-presupuesto (punto II.1.5.4 de la Circular No. 8270)	x			Folio 23
b) Objetivos generales o estratégicos del ente u órgano, valores y factores clave de éxito (punto II.1.5.5 de la Circular No. 8270)	x			Folio 26
c) Producto o servicio (punto II.1.5.8 de la Circular No. 8270)	x			Matrices de programación
d) Cronograma para la ejecución física y financiera de los programas (punto II.1.5.9 de la Circular No. 8270)	x			Se parte de una ejecución distribuida de forma homogénea durante el año, no obstante cuando el POI sea divulgado durante el mes de enero, corresponderá a cada ejecutor, realizar los ajustes en los programas de trabajo, los cuales se solicitará sean remitidos a la Planificación

⁸ Acorde con lo indicado en la norma 1.15 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁹ De conformidad con lo indicado en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹⁰ Según lo establecido en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública

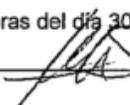
4441



REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				Institucional, para el seguimiento del caso.
e) Catálogo de indicadores (punto II.1.7.15 d, de la Circular No. 8270)	x			
f) Información referente a proyectos de inversión física y desarrollo (Capítulo III. de la circular N° 8270)	x			
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan institucional y el presupuesto ordinario para el periodo 2011 se encuentran debidamente vinculados.	x			
2. La estructura programática del plan institucional es coherente con la estructura programática del presupuesto ¹¹ .	x			
3. En el plan institucional se establecen prioridades para el cumplimiento de los objetivos.	x			
4. La institución cuenta con:				
a) Una definición clara de las funciones institucionales.	x			
b) La identificación de la población objetivo a la que se dirige la prestación de sus bienes y servicios.	x			
c) Un organigrama debidamente actualizado.	x			
d) Un diagnóstico institucional.	x			En el Plan Estratégico Institucional
e) La definición de los funcionarios encargados de las diferentes actividades relacionadas con el proceso de planificación, así como de los responsables de la ejecución del plan operativo institucional.				En las matrices de programación se indican las dependencias responsables. Se encuentra en proceso de inclusión la información en DELPHOS, de la Administración y Seguimiento del POI con la indicación específica del funcionario responsable.
f) La estimación de recursos presupuestarios requeridos para la ejecución del plan operativo institucional, en el nivel de subpartida presupuestaria.	x			

Esta certificación la realizo a las ocho horas del día 30 de mes de setiembre del año 2010.

Firma _____



¹¹ Conforme lo dispuesto en la norma 554 del "Manual de normas técnicas sobre presupuesto que deben observar las entidades, órganos descentralizados, unidades desconcentradas y municipalidades, sujetos a la fiscalización de la Contraloría General de la República", el punto II.1.5.4 de la circular N° 8270 y los Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional y seguimiento y evaluación sectorial (Decreto No 34558).

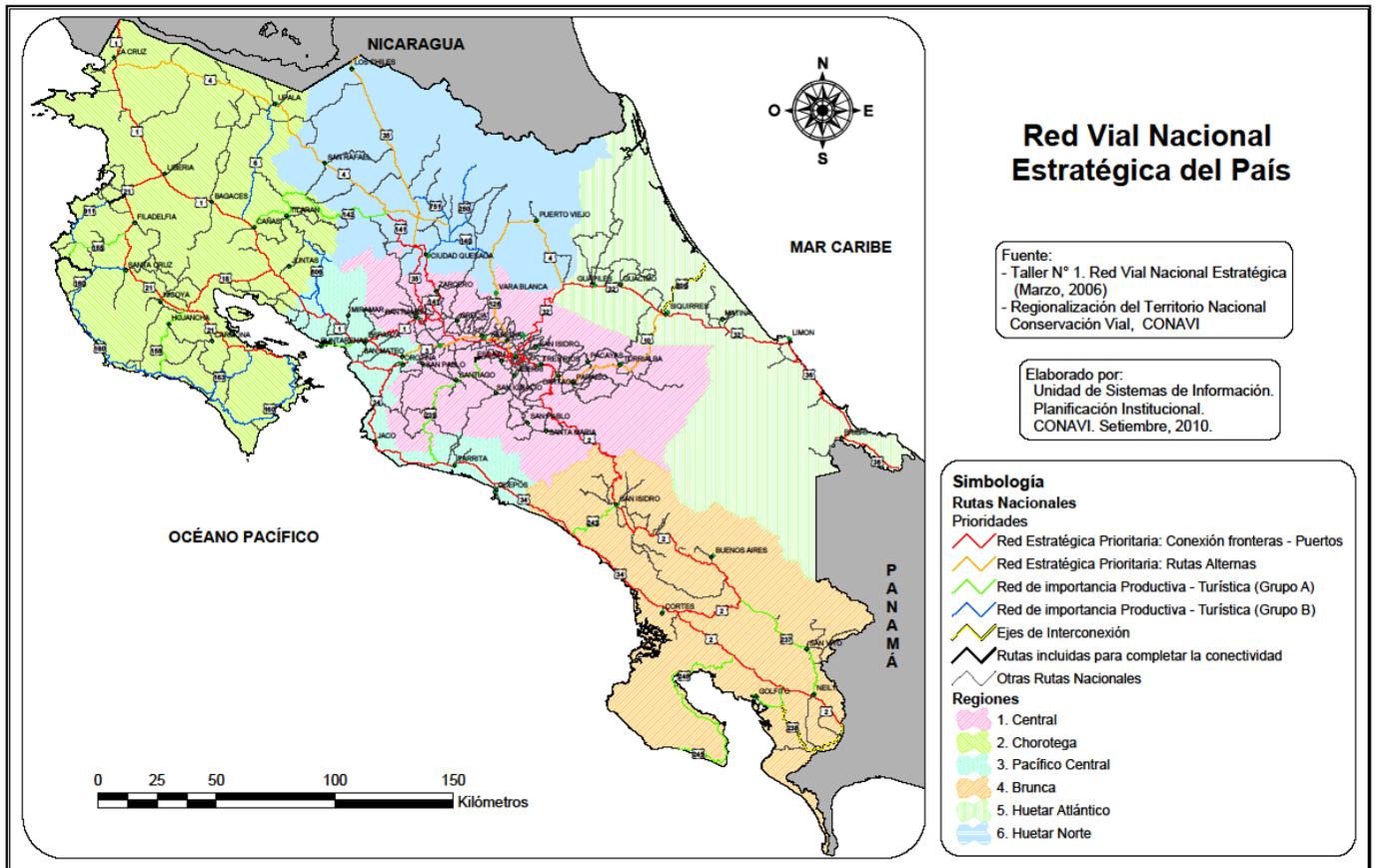


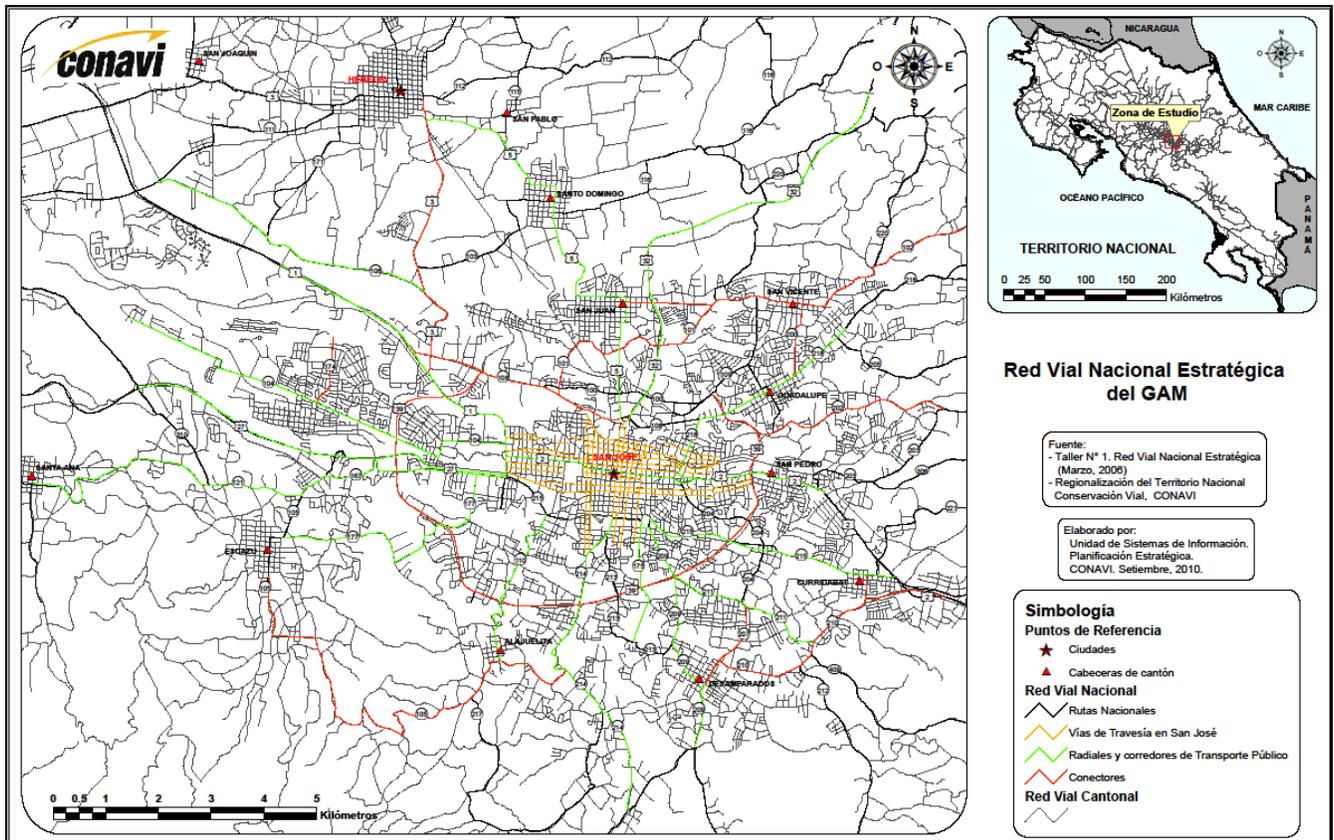
ANEXO N°5

MAPAS DE LA RED VIAL NACIONAL















ANEXO N°6

Prioridades para la conservación y rescate de la







Brindar condiciones de seguridad a los usuarios de la red vial nacional, en concordancia con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011 “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”.

Acorde con el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011 “Construyendo una cultura de paz en las carreteras”, elaborado por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), que contempla una política orientada a la *incorporación de los componentes de seguridad vial en todos los proyectos de recuperación, mantenimiento y construcción de nuevas carreteras*; y en acatamiento a los lineamientos de la señora Ministra de Obras Públicas y Transportes, se plantea esta primera política, integrada por seis programas específicos:

1.1. Demarcación de la red vial nacional mediante un programa que garantice la adecuada y oportuna ejecución de dichas labores en al menos 2.000 km/año de la red asfaltada.

1.2. Instalación de semáforos peatonales y/o reductores de velocidad y construcción de aceras:

En zonas escolares, colegiales, EBAIS, clínicas de la CCSS, atendiendo prioritariamente las escuelas de alto riesgo identificadas por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y en concordancia con el programa del COSEVI sobre Escuelas Seguras.

1.3. Construcción de ciclovías prioritariamente en zonas rurales que por la dinámica de los flujos y movimientos así lo justifiquen.



-
- 1.4. Construcción de aceras en la red vial nacional dando prioridad a zonas de alto riesgo, en zonas rurales cuando el flujo lo justifique se construirán solamente en uno de los lados de la vía.

 - 1.5. Construcción de puentes peatonales en vías de alto tránsito, previo estudio y recomendación de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

 - 1.6. Dotación del señalamiento vertical requerido en los 7.522 km de la red vial nacional.



Garantizar la transitabilidad (movilización) segura en toda la red vial nacional.

Para el desarrollo de esta segunda política es importante destacar que esta se enfoca según el estado de la red vial nacional y de acuerdo a la definición de Red Estratégica citada en párrafos anteriores.

2.1. Garantizar la movilización segura en la red asfaltada en buen estado, para lo cual se desarrollarán los siguientes programas:

2.1.1. Ejecutar labores de conservación en la red estratégica asfaltada.

2.1.2. Ejecutar labores de conservación en la red no estratégica asfaltada.

2.1.3. Ejecutar labores básicas de mantenimiento de puentes para las estructuras ubicadas en las rutas asfaltadas en buen estado.

2.1.4. Demarcar horizontalmente la red asfaltada en buen estado.

2.1.5. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado perteneciente a la red asfaltada en buen estado.

2.2. Garantizar la movilización segura en la red estratégica, atendiendo primero la red asfaltada, la cual será demarcada luego de intervenida. Se ok, ahí vanatenderá posteriormente la red en lastre y finalmente los puentes.

2.2.1. Red estratégica asfaltada:



-
- 2.2.1.1. Red Asfaltada en CONDICIÓN REGULAR: 50% de los tramos se deben rehabilitar para recuperar su condición a BUEN ESTADO.
- 2.2.1.2. Red Asfaltada en CONDICIÓN REGULAR: 50% de los tramos se deben realizar tareas de conservación vial para mantener su condición, evitar un mayor deterioro.
- 2.2.1.3. Red Asfaltada en MAL ESTADO: aplicar tareas de conservación vial para que sean transitables y en condiciones de seguridad para los usuarios. Cuando se disponga de recursos deberán rehabilitarse o reconstruirse.
- 2.2.1.4. Ejecutar labores de conservación a los corredores de transporte público como parte del programa de reordenamiento a cargo del Consejo de Transporte Público (CTP).
- 2.2.1.5. Ejecutar labores de conservación a las rutas de travesía que pertenecen al Plan de Reordenamiento de San José:
- ✓ Avenida 9, sentido este – oeste.
 - ✓ Avenidas 5 y 7, sentido oeste – este.
 - ✓ Avenidas 1y 3, sentido este – oeste.
 - ✓ Avenidas 0 y 2.
 - ✓ Avenida 8, sentido este – oeste.
 - ✓ Avenidas 2 y 4, conexión.
 - ✓ Calle 10, sentido norte – sur.
 - ✓ Calle 12, sentido sur – norte.
 - ✓ Calle 0, sentido sur – norte.
 - ✓ Calle 1, sentido norte – sur.



2.2.1.6. Colocar carpetas a las rutas de travesía de acuerdo con la priorización establecida por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.1.7. Rehabilitar las rutas de travesía de acuerdo con la priorización establecida por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.2. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

2.2.2.1. Ejecutar la demarcación de la red estratégica asfaltada en condición regular luego de que se rehabilite mediante la colocación de carpetas estructurales.

2.2.2.2. Ejecutar la demarcación de la red estratégica asfaltada en condición regular luego de que se intervengan con actividades de conservación.

2.2.2.3. Ejecutar el señalamiento vertical de la red turística.

2.2.2.4. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.

2.2.3. Red Estratégica en Lastre:

2.2.3.1. Ejecutar las labores de conservación vial, procurando la atención de los caminos complementarios al programa MOPT-



KfW, aplicando la metodología de priorización definida para esta red.

2.2.3.2. Ejecutar labores de conservación en la red estratégica en lastre, de acuerdo con la recomendación de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.3.3. Ejecutar labores de rehabilitación en la red estratégica en lastre, de acuerdo con la recomendación de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

2.2.4. Puentes en la Red Estratégica:

Ejecutar labores básicas de conservación a los puentes ubicados en la red estratégica.

2.3. Garantizar la movilización segura en la red no estratégica:

2.3.1. Red asfaltada:

2.3.1.1. Red Asfaltada en CONDICIÓN REGULAR: aplicar labores de conservación para mantener su condición evitando su deterioro acelerado.

2.3.1.2. Red Asfaltada en MAL ESTADO: aplicar tareas de conservación vial para que sean transitables y en condiciones



de seguridad para los usuarios. Cuando se disponga de recursos deberán rehabilitarse o reconstruirse.

2.3.2. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

2.3.2.1. Ejecutar la demarcación de la red asfaltada en condición regular luego de que se intervengan con actividades de conservación.

2.3.2.2. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.

2.3.3. Red en Lastre:

2.3.3.1. Red en Lastre en BUEN ESTADO: aplicar labores de conservación para mantener su estado.

2.3.3.2. Red en Lastre en CONDICIÓN REGULAR: aplicar labores de conservación para mantener su estado. Cuando se disponga de recursos deberá ser rehabilitada.

2.3.3.3. Red en Lastre en MAL ESTADO: aplicar tareas de conservación vial para que sean transitables y seguras para los usuarios.

2.3.4. Puentes:

Ejecutar labores básicas de conservación a los puentes como limpieza, restitución de pintura, restitución de barandas, etc.



2.4. Continuar con el programa de diseño, construcción , reconstrucción de puentes:

2.4.1. Ejecutar los proyectos de diseño y/o construcción de puentes que ya fueron licitados.

2.4.2. Continuar los procesos de licitación que ya iniciaron, tendientes a contratar el diseño de puentes.

Mejorar la capacidad funcional (movilización) y estructural de la red vial nacional para adecuarla en función del crecimiento vehicular.

3.1. Mejorar la capacidad funcional y estructural de la Red Estratégica:

3.1.1. Red Estratégica Asfaltada:

3.1.1.1. Mejorar y/o rehabilitar aproximadamente 360 km de la red para recuperar su condición a Buen Estado.

3.1.1.2. Mejorar, rehabilitar o reconstruir la red asfaltada en mal estado para recuperar su condición a Buen Estado.

3.1.1.3. Mejorar aproximadamente 700 km de la red estratégica en buen estado para adecuarla en función del crecimiento vehicular.



3.1.1.4. Conservar la red estratégica en buen estado.

3.1.2. Pasos a desnivel en la Ruta Nacional N° 39:

3.1.2.1. Construir el paso a desnivel donde se ubica actualmente la Rotonda de Paso Ancho.

3.1.2.2. Construir el paso a desnivel donde se ubica actualmente la Rotonda de Alajuelita.

3.1.2.3. El paso a desnivel de la nueva radial alterna a Escazú, será ejecutado por el concesionario del proyecto San José – Caldera como parte del plan de movilización y manejo de tránsito.

3.1.3. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

3.1.3.1. Todos los proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción de la red vial nacional deberán incluir la demarcación horizontal y vertical, estimando adecuadamente las cantidades de obra por ejecutar en los renglones de pago pertinente.

3.1.3.2. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.



-
- 3.1.3.3. Diseñar y ejecutar un plan para colocación del señalamiento vertical donde se requiere y no exista, acorde con los puntos de alto riesgo identificados por COSEVI.

3.1.4. Red Estratégica en Lastre:

Implementar el programa de mejoramiento de la red estratégica en lastre, de acuerdo con las prioridades establecidas por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

3.2. Mejorar la capacidad funcional y estructural de la Red No Estratégica:

3.2.1. Red Asfaltada:

3.2.1.1. Mejorar y/o rehabilitar aproximadamente 890 km de la red para recuperar su condición a Buen Estado.

3.2.1.2. Mejorar, rehabilitar o reconstruir la red asfaltada en mal estado para recuperar su condición a Buen Estado.

3.2.1.3. Conservar la red asfaltada en buen estado.

3.2.2. Red en Lastre:

3.2.2.1. Rehabilitar la red en lastre en condición regular.

3.2.2.2. Rehabilitar la red en lastre en mala condición.

3.2.2.3. Conservar la red en lastre en buena condición.



3.2.3. Demarcación horizontal y señalamiento vertical:

3.2.3.1. Reponer la demarcación horizontal deficiente o en mal estado.

3.2.3.2. Reponer el señalamiento vertical en mal estado, destruido o robado.

3.2.3.3. Diseñar y ejecutar un plan para colocación del señalamiento vertical donde se requiere y no exista, acorde con los puntos de alto riesgo identificados por COSEVI.

3.3. Diseñar e implementar un plan para colocar los mojones en toda la red vial estratégica.

Esta acción tiene como objetivo que todas las rutas nacionales estén debidamente identificadas con el número de ruta asignado y además se indique en qué kilómetro se está ubicado.

Mejorar la capacidad funcional y estructural de los puentes y estructuras de drenaje.

4.1. Intervenir los puentes urbanos que producen cuellos de botella:

<i>Ruta</i>	<i>Puente</i>
02	R. MARIA AGUILAR



05	R. VIRILLA
117	R. TIBAS
121	R. ORO
207	R. TIRIBI
211	R. TIRIBI
221	R. MARIA AGUILAR

4.2. Intervenir los 10 puentes diseñados por JICA:

<i>Ruta</i>	<i>Puente</i>
01	R. ABANGARES
01	R. AZUFRADO
01	R. ARANJUEZ
02	R. NUEVO
02	R. PUERTO NUEVO
04	R. CHIRRIPO
04	R. SARAPIQUI
32	R. SUCIO
32	R. CHIRRIPO
218	R. TORRES

4.3. Rehabilitar 41 puentes identificados pertenecientes a la Red Vial Nacional

Estratégica:

<i>Ruta</i>	<i>Río</i>
18	R. PUEBLO VIEJO



<i>Ruta</i>	<i>Río</i>
21	R. TEMPISQUE VIEJO
21	R. CABO BLANCO
27	R. TIRIBI
32	R. BLANCO
32	Q. SIN NOMBRE
32	R. CUBA
32	R. HONDO
34	R. PARRITA
34	Q. BEJUCO
34	R. BAMBU
34	R. BARBUDAL
34	Q. SIN NOMBRE
34	Q. SIN NOMBRE
34	Q. VILLA
34	R. NARANJO
34	R. PAQUITA
34	Q. MATA PALO
34	R. HATILLO NUEVO
34	R. HATILLO VIEJO
34	R. PORTALON
34	R. SAVEGRE
36	R. SIXAOLA
126	R. GUARANI
141	R. FORTUNA
141	R. PEJE
158	Q. NEGRA



<i>Ruta</i>	<i>Río</i>
<i>160</i>	<i>R. GRANDE</i>
<i>160</i>	<i>R. CURU</i>
<i>163</i>	<i>R. MILLAL</i>
<i>237</i>	<i>Q. SIN NOMBRE</i>
<i>245</i>	<i>R. CONTE</i>
<i>245</i>	<i>R. RINCON</i>
<i>250</i>	<i>Q. HUEVO</i>
<i>250</i>	<i>Q. GAVILAN</i>
<i>250</i>	<i>R. SAHINO</i>
<i>250</i>	<i>R. OJOCHE</i>
<i>751</i>	<i>R. CANO NEGRO</i>
<i>01</i>	<i>Q. PALO</i>
<i>02</i>	<i>R. PURIRES</i>
<i>04</i>	<i>R. ARENAL</i>

4.4. Implementar el Sistema de Administración de Puentes y Estructura diseñado por JICA.

Es interés de este Consejo que inicie y se concrete la implementación del Sistema de Administración de Puentes resultado de una cooperación técnica recibida de JICA por MOPT/CONAVI.







ANEXO N°7

Proyecto de Ley No.17617. "Aprobación del Primer





La Gaceta N° 41 – Lunes 01 de marzo 2010

PROYECTO DE LEY N° 17617 DEL 04/12/2009

**APROBACIÓN DEL PRIMER CONTRATO DE PRÉSTAMO N° 2007/OC-CR SUSCRITO
ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL BANCO INTERAMERICANO
DE ESARROLLO CELEBRADO BAJO EL CONVENIO DE COOPERACIÓN
PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN
(CR-X1007) PARA FINANCIAR EL PRIMER PROGRAMA
DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV I)**

Expediente N.º 17.617

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Contexto

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica aprobó mediante Ley de la República N.º 8757, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N° 158, del 14 de agosto de 2009, el Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007), suscrito entre el Gobierno de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto de hasta USD 850.0 millones, que considera un aporte de contrapartida nacional de USD 200.0 millones, lo que totaliza un monto total disponible de inversión para el Sector Infraestructura y Transporte de USD 1.050,0 millones.

En este contexto, dado que el Convenio de Cooperación CR-X1007 aprobado permite financiar operaciones individuales en los diferentes subsectores responsabilidad del MOPT, se tomó la decisión, considerando las necesidades más apremiantes y la posibilidad de contar con mejoras inmediatas en la infraestructura vial, de dirigir y gestionar este Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I) para la atención de la Red Vial Nacional (RVN), bajo la responsabilidad del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).



Lo anterior, con fundamento en que la RVN:

- a) Cuenta con una vasta extensión y tiene fuertes necesidades de inversión.
- b) Tiene una relativa limitación para contar con recursos privados mediante la modalidad de concesión de obra pública (descontando los proyectos ya concesionados).
- c) Se financia principalmente con el impuesto a los combustibles y derechos de circulación anuales, que son recursos insuficientes para revertir la curva de deterioro de la RVN.
- d) Cuenta con el mayor tránsito vehicular y su infraestructura constituye la de mayor impacto en las actividades productivas del país y, por ende, incide directamente en la competitividad del país.
- e) Para la actual administración, resulta urgente la construcción y aplicación de dispositivos de seguridad vial (ciclo vías, pasos peatonales y a desnivel urbanos y rurales) en esta Red, los cuales permitan complementar esfuerzos para la protección de los usuarios de las vías.

1.2 Justificación del Primer Programa de Infraestructura Vial I (PIV I)

La red vial costarricense es de considerable extensión si se compara con la de otros países latinoamericanos. Su densidad poblacional, de aproximadamente 9 km de vía por cada 1,000 habitantes, es más del doble que la de México y Nicaragua y más de cuatro veces que la de Honduras, El Salvador y Guatemala. A su vez, la densidad geográfica, de aproximadamente 0,7 km de vía por cada km² de territorio nacional, es más de 4 veces que la de México, más de 5 veces la de Nicaragua, Honduras y Guatemala, y más de 6 veces la de Chile^{3[1]}.

En Costa Rica, la red vial está conformada por las carreteras nacionales y las vías cantonales, y tiene una extensión estimada de 36,000 km, de los cuales el 23% corresponde a la RVN (que están bajo responsabilidad del CONAVI) y el resto a las vías cantonales (cuya gestión está a cargo de las municipalidades con asistencia técnica de la División de Obras Públicas del MOPT). A pesar de su considerable densidad, la configuración de la red no es muy propicia para el flujo eficiente de personas y mercancías por el territorio nacional.

Adicionalmente, el país no cuenta con un adecuado desvío de tránsito periférico, por lo que al excesivo tránsito propio de San José y de la Gran Área Metropolitana (GAM), se le deben sumar

^{3[1]} ¹ Cualquier término que figure en mayúsculas en el párrafo (y) del Artículo 2.01



aquellos viajes de usuarios que no tienen orígenes ni destinos en el área, pero que se ven obligados a atravesarla (configuración estrella de la red vial). Las carreteras nacionales confluyen todas en el Valle Central, lo cual obliga a que la mayoría de los vehículos que deben atravesar el país a lo largo o a lo ancho, no tengan más opción que pasar por la GAM.

Paralelo a lo anterior, el tránsito de vehículos privados en el ámbito nacional ha crecido en los últimos años a un ritmo del 8% anual, debido principalmente a la importación de vehículos usados provenientes de los EEUU y algunos países asiáticos. Por otra parte, la ejecución de grandes obras de la infraestructura vial no ha estado acorde con los requerimientos de dicho tránsito por carencia de recursos y serias complejidades, tanto en la adquisición del derecho de vía como en la reubicación de servicios públicos; debiendo recurrirse a medidas paliativas como la restricción de tránsito vehicular por número de placa.

En la actualidad, esta situación provoca en la GAM una fuerte congestión de tránsito, altas emisiones de gases que contaminan el ambiente, desperdicio de hidrocarburos, alta accidentabilidad y, por ende, altos costos de operación de los vehículos, junto a un excesivo tiempo de viaje de los usuarios, así como pérdida de la calidad de vida de los habitantes (contaminación por emisiones de gases, sónica, congestión vehicular, entre otros).

2. DESCRIPCION Y UBICACIÓN DEL PIV I

2.1 Objetivos del PIV I

El PIV I propuesto tiene como propósito ejecutar obras diversas de construcción, mejoramiento, reconstrucción y rehabilitación de carreteras, puentes y pasos a desnivel de los principales corredores viales del país (incluye proyectos urbanos y el concepto de Seguridad Vial), que representan la estructura primaria básica de la vialidad nacional, en los cuales se apoya el desarrollo y conectividad de los demás subsectores de infraestructura y transporte y el quehacer económico nacional.

Objetivo General:

Mejorar de forma sostenible el nivel de transitabilidad de la RVN, principalmente mediante la mejora de las condiciones del estado de la red y sus puentes, tanto en vías asfaltadas como en vías no asfaltadas.

Objetivos Específicos:

(i) Aumentar el número de vías en buen estado de la RVN a través de intervenciones de rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de las vías que se encuentren en regular o mal estado.



Dada la cobertura del Programa, se verán beneficiados todos los usuarios de transporte motorizado (vehículos particulares, de transporte pesado y público, motocicletas y otros), no motorizado del país (ciclistas y peatones) y población en general.

Adicionalmente, debido a que el PIV I incluye un componente de apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión del MOPT-CONAVI, este programa beneficiará a funcionarios públicos y a funcionarios privados relacionados con los temas de planificación, diseño, contratación y ejecución de obras de infraestructura.

Metas y Resultados Esperados

Los resultados del Programa están relacionados con la provisión de condiciones sustentables de circulación de personas y mercancías. En particular, se espera contribuir en mejorar la gestión vial, reflejada en indicadores objetivos de fácil medición y que estén relacionados con los principales beneficios económicos del Programa, tales como la reducción en el tiempo de viaje de los usuarios y costos de operación vehicular.

Los principales resultados específicos que se esperan obtener a través de la implementación del Programa se resumen a continuación:

- (i) Mejoramiento de la transitabilidad de la RVN.
- (ii) Promoverá el desarrollo de la integración vial en Meso-América, a través de la construcción, rehabilitación y mejoramiento de los corredores viales del Plan Mesoamérica (PM).
- (iii) Reducirá el costo del transporte.
- (iv) Mejorará la actividad turística, industrial y agropecuaria del país.
- (v) Promoverá la integración local y regional del país.
- (vi) Disminuirá los accidentes de tránsito al contar con vías que incorporan componentes de seguridad vial.
- (vii) Disminuirá los tiempos de viaje de los usuarios en las vías.
- (viii) Disminuirá la contaminación ambiental, debido al menor uso de los combustibles al reducir los tiempos de viaje.



CUADRO N° 2
RESULTADOS ESPERADOS DEL PIV I

Indicadores Clave	Tiempo de Medición	Razón para su selección
Disminución en 20% de los días de no transitabilidad, con respecto a la línea de base de cada tramo incluido en este PIVI.	Dos años después de finalizada cada intervención	Para confirmar que las inversiones financieras y de recursos son operativas y se garantiza una infraestructura de transporte más segura y eficiente.
Reducción del tiempo de viaje promedio de 10% en los tiempos de viaje promedio entre origen y destino en caminos asfaltados y 20% en caminos afirmados, para cada tramo.		
Mejorar las condiciones de transitabilidad de la infraestructura vial pavimentada. Se pretende disminuir el IRI en al menos 3.0 por Kilómetro, en los tramos incluidos en este PIV I.	Durante la implementación del Programa	Para confirmar la mejora en la calidad de la superficie de rodadura y como beneficio directo a los usuarios en sus desplazamientos diarios.
Mejorar la gestión del mantenimiento vial de las carreteras intervenidas Estado de mantenimiento de las carreteras De Bien 0%, Regular: 50 %, Mal:50 %		Para confirmar la evolución en el estado de mantenimiento de la red vial intervenida.



a Bien: 75%, Regular:25 %, Mal:0 %		
------------------------------------	--	--

2.2 Componentes de Programa

Para el logro de los objetivos propuestos, el Programa comprende la realización de diversas actividades que abarcan labores de ingeniería y pre inversión, (elaboración de diseños de ingeniería, estudios técnicos, levantamiento de planos catastrados, evaluaciones económicas y socio-ambientales), de apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión de la RVN, la ejecución de las obras civiles y otras tareas de apoyo a la gestión del Programa (expropiaciones, supervisión de las obras, relocalización de servicios públicos y otros).

Cabe indicar que, debido a las necesidades de inversión en la RVN -para el caso de algunos proyectos- se realizarán en este PIV I solo las tareas de ingeniería y pre-inversión y se dejará la ejecución de las obras civiles para los Programas de Infraestructura Vial siguientes.

Componente 1. Ingeniería y administración:

Este componente comprende la realización de:

- (i) Estudios y diseños de Ingeniería: corresponde a los gastos asociados a los estudios de factibilidad económica, técnica y ambiental y diseños de Ingeniería que definirán y prepararán las obras del Programa.
- (ii) Supervisión técnica y ambiental de obras: corresponde a los gastos asociados a las empresas de consultoría especializadas en supervisión técnica de obras viales.
- (iii) Gastos de administración del Programa: corresponde los gastos asociados a los servicios y actividades a cargo de CONAVI.
- (iv) Auditora financiera: corresponde a los gastos asociados a las auditorías externas en temas financieros del Programa.

Componente 2. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión:

Este componente apoyará el desarrollo y consolidación de un sistema moderno y sostenible de gestión de la RVN y comprende las siguientes actividades:



-
- (i) Apoyo a la Planificación Vial con la realización de conteos de tráfico para toda la RVN pavimentada y el levantamiento del Índice de Rugosidad Internacional (IRI) de 4,500 km de la RVN pavimentada, así como la capacitación del personal del MOPT en la aplicación del modelo HDM4.
 - (ii) Implementación de un Sistema de Administración de Mantenimiento (SAM), que permitirá realizar los inventarios de las necesidades de mantenimiento de cada una de las carreteras, cuantificar las cantidades de obras de mantenimiento requeridas, estimar los requerimientos financieros para el mantenimiento de la red y realizar un control y actualización de las labores de mantenimiento realizadas en cada una de estas.
 - (iii) Desarrollo de un Plan Piloto para el mantenimiento por estándares y capacitación de funcionarios del CONAVI, en aspectos específicos del mantenimiento por estándares.
 - (iv) Mejoramiento de la gestión ambiental y sociocultural del MOPT – CONAVI, a través de la capacitación y equipamiento para asegurar un adecuado manejo de la temática en los proyectos.

Componente 3. Obras Civiles:

Este componente incluye actividades de construcción de obra nueva, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de vías de la RVN; la rehabilitación, reconstrucción y construcción de puentes y actividades de seguridad vial y mantenimiento, según se detalla a continuación:

- (i) Rehabilitación de vías asfaltadas: comprende la construcción de recarpeteos, bacheos profundos, sellados a la carpeta asfáltica existente, rehabilitación a los sistemas de drenaje, señalización vertical y horizontal y obras de arte.
- (ii) Mejoramiento y reconstrucción de vías asfaltadas: comprende el mejoramiento del estándar horizontal o vertical de los caminos, ancho (incluye duplicación de calzada), alineamiento, curvatura o pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos (la señalización, seguridad vial en los centros poblados, la instalación de cruces peatonales, construcción de ciclo vías que permitan la separación del tráfico peatonal y de bicicletas de los vehículos, así como la aplicación de dispositivos de seguridad vial como mecanismos de disipación de energía al impacto).
- (iii) Rehabilitación de vías afirmadas: comprende la estabilización de plataforma, bacheo, perfilado y colocación de material granular, construcción de sistemas de drenaje, mejoras de geometría, señalización y obras de arte menores. Para garantizar la transitabilidad permanente las obras buscan recuperar la accesibilidad física, dando a los caminos condiciones operativas y de transitabilidad apropiada.



-
- (iv) Mejoramiento de vías afirmadas: comprende el cambio de estándar de afirmado a asfalto.
 - (v) Construcción, rehabilitación, mejoramiento de puentes y pasos a desnivel: comprende el refuerzo, ensanche o reconstrucción de puentes de la RVN que, en función de la falta de inversión en su conservación, presentan niveles de deterioro que los constituyen en obstáculos importantes o puntos de alto riesgo en la red vial, o adecuación o duplicación de puentes por nuevos estándares de diseño y la construcción de puentes nuevos.
 - (vi) Adquisición de Terrenos: comprende los gastos que incurre la administración, en la adquisición de los terrenos necesarios para liberar el derecho de vía necesarios para la ejecución de una obra de infraestructura de acuerdo con la jerarquía funcional y diseño de las obras propuestas.
 - (vii) Mejoras de seguridad vial: comprende la disposición de espacios necesarios para los grupos de usuarios de las vías (conductores de todo tipo de vehículos motorizados, ciclistas y peatones), así como su separación en el espacio vial. Este subcomponente puede incluir obras tales como: barreras de protección (considerando las normas y criterios internacionales establecidos para su instalación), demarcación horizontal y vertical (podría incluir semaforización colocada de manera suficiente, clara, precisa y correcta), iluminación, diseño de intersecciones, vías peatonales, ciclovías y pasos peatonales. Estas mejoras de seguridad vial deberán considerar a los usuarios con alguna discapacidad.
 - (viii) Mantenimiento vial: comprende el mantenimiento de los caminos que serán rehabilitados, reconstruidos o mejorados con el objeto de cumplir con estándares técnicos que aseguren su estabilidad y duración, incorporando prácticas de conservación vial que garanticen alcanzar plenamente la vida útil de diseño y aplicando adecuadas prácticas socio-ambientales y de participación de la población.

3. CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES FINANCIERAS DEL FINANCIAMIENTO

El PIV I tiene un costo total de USD 375.0 millones, de los cuales USD 300.0 millones serán financiados con cargo al financiamiento otorgado por el BID y un aporte de contrapartida nacional de USD 75.0 millones, provenientes de los recursos del CONAVI. El plazo de ejecución del Programa es de cinco (5) años.

En la Tabla N° 1 se presenta el Resumen de los Términos y Condiciones Financieras del Crédito:

Tabla N° 1



Tipo de préstamo:	Préstamo Facilidad Unimonetaria Tasa de Interés Ajustable
Programa:	Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I)
Prestatario y Ejecutor	República de Costa Rica, siendo el ejecutor el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del CONAVI
Monto del Préstamo:	US\$300.000.000,00
Contrapartida Nacional:	US\$75.000.000,00
Tasa interés:	Tasa de interés Ajustable, que para el II semestre 2009 corresponde a un 4,66%. El Acreedor brinda la opción de modificar la modalidad a tasa de interés basada en la Libor antes del primer desembolso del préstamo, siendo en este momento de 1,33%.
Plazo para Desembolsos:	5 años, contados a partir de la vigencia del Contrato
Plazo para Amortización:	20 años en cuotas semestrales
Periodo de Gracia	5 años
Comisión de Crédito	Esta comisión podría llegar hasta 0.75% como máximo, actualmente está en un 0.25%.
Comisión de Inspección y Vigilancia:	Máximo 1% del monto del crédito dividido entre el número de semestres del plazo para desembolsos. A la fecha, de acuerdo a las políticas vigentes del BID, no existen cargos por esta comisión.



	Actualmente esa comisión es de un 0.0%.
--	---

A continuación, se presenta el costo y financiamiento del Programa.

CUADRO N° 3

COSTO Y FINANCIAMIENTO DEL PROGRAMA

(EN MILES DE USD)



Categoría de Inversión	BID	Aporte Local	Total
1. Ingeniería y Administración	24,28	5,00	29,28
Estudios y diseños de ingeniería	8,03		8,03
Supervisión de Obras	16,00		16,00
Administración del Programa		5,00	5,00
Auditoría Financiera	0,25		0,25
2. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión	2,50		2,50
3. Obras Civiles	273,23	70,00	343,23
Rehabilitación, Mejoramiento y Reconstrucción de carreteras (Incluye mejoras de Seguridad Vial)	201,73		201,73
Construcción, mejoramiento y/o reconstrucción de puentes y pasos a desnivel	61,50		61,50
Mantenimiento de carreteras		70,00	70,00
Expropiaciones	10,00		10,00
4. Fondo de Inspección y vigilancia			-
TOTAL	300,00	75,00	375,00

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

En el proceso de formulación del PIV I se consideró importante incluir dentro de la ejecución del Programa -además de las obras civiles- la realización de diversas actividades que abarcan labores de pre inversión, tales como elaboración de diseños de ingeniería, levantamiento de planos catastrados, evaluaciones socio-económicas y estudios socio-ambientales, entre otros, que definirán y prepararán algunas obras del Programa. En ese sentido, la ejecución de los componentes 1 y 3 del Programa posiblemente se realicen paralelamente y que, por tanto, la ejecución de los proyectos incluidos en el Plan de inversiones del Programa iniciará con los que cuenten con los estudios y diseños completos y que, por otra parte, se trabaje en completar los proyectos de ingeniería faltantes.

Cabe señalar, que para el Componente 3 del Programa, los tramos de carretera que serán elegibles para su financiamiento deberán reunir los siguientes requisitos: (a) estar clasificados como parte de la RVN; (b) haber sido priorizados por el MOPT y estar incluidos en el Plan Nacional de Desarrollo (PND); (c) contar con una tasa interna de retorno económica igual o superior al doce por ciento (12%); y (d) cumplir con los requisitos socio-ambientales previstos en el Programa.

El propósito del rubro mantenimiento es conservar la red vial dentro de un nivel compatible con el servicio que deban prestar. En Costa Rica, el mantenimiento de la RVN es responsabilidad del CONAVI, el cual lo realiza mediante contratos de mantenimiento con empresas privadas. El PIV I propuesto permitirá al CONAVI desarrollar nuevos conceptos e instrumentos para la gestión y



conservación de la RVN, evitando el deterioro prematuro del patrimonio vial en general y, al mismo tiempo, asegurando un nivel de servicio adecuado a los usuarios a un costo más económico que el actual. El Programa piloto propuesto busca construir sobre la base de la experiencia y las lecciones aprendidas y con la utilización del modelo de mantenimiento por estándares, garantizar la conservación de la RVN así como su sostenibilidad en el tiempo.

Por tanto, el PIV I comprende el mantenimiento de los caminos que serán rehabilitados, reconstruidos o mejorados con el objeto de cumplir con estándares técnicos que aseguren su estabilidad y duración, incorporando prácticas de conservación vial que garanticen alcanzar plenamente la vida útil de diseño y aplicando adecuadas prácticas socio-ambientales y de participación de la población. El Programa prevé que todo camino rehabilitado o mejorado ingrese en un sistema de gestión del mantenimiento rutinario.

A continuación, se presenta el calendario estimado de los desembolsos del crédito para cada año. Contractualmente hay un período de desembolso de 5 años, sin embargo, el MOPT/CONAVI prevé la ejecución de los recursos en un plazo de 4 años.

Cuadro N° 4
Calendario estimado de desembolsos
(en millones de dólares)

Periodo	Monto de desembolso
Año 1	8,2
Año 2	175,3
Año 3	111,3
Año 4	5,2
Año 5	0,0
Total	300,0

Fuente: Elaboración con información suministrada por el MOPT

4. PROGRAMA DE INVERSIONES DEL PIV I

Para la selección de los proyectos que conforman el Programa, se analizaron los que ya habían sido priorizados así como incluidos su ejecución en los planes de corto y mediano plazo del MOPT, tomando en consideración los siguientes programas de proyectos:



-
- Proyectos dentro de la RVN que integran la Red Vial Estratégica Prioritaria del País (Nacional y de la GAM).
 - Proyectos dentro de la RVN que corresponden a la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), del Proyecto Mesoamérica (PM) (anteriormente Plan Puebla Panamá).
 - Proyectos dentro de la RVN pertenecientes al Proyecto de Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM).

El Cuadro N° 5 presenta el Programa de Inversiones del PIV I:

CUADRO N° 5

PROGRAMA DE INVERSIONES PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL



PROGRAMA	N° PROYECTO	Ruta No.	Descripción	Monto Estimado Inversión En USD	Rubro Intervención	Km.	TPD 1./	Componente de Inversión	
Proyecto Mesoamérica	1	1	Cañas - Liberia	154,00		47,6	9.766		
	1.a		Repavimentación calzada actual y ampliación a cuatro carriles (incluye pasos peatonales)	114,00	Mejoramiento y ampliación			3	
	1.b.i		Diseño de pasos a desnivel	1,20	Diseños y Estudios			1	
	1.b.ii		Construcción de pasos a desnivel	22,80	Construcción Obra nueva			3	
	1.c.i		Diseño de 19 puentes	0,80	Diseños y Estudios			1	
	1.c.ii		Construcción de 19 puentes	15,20	Construcción Obra nueva			3	
	2	1	Diez Puentes Interamericana Norte	17,00		N.A	N.A	3	
	3	35	Nueva Carretera a San Carlos	45,50			9000 (2./)		
	3.a		Re-diseño Bernardo Soto (Entre. R. 1) - Sifón	1,40	Diseños			1	
	3.a.i		Construcción Bernardo Soto (Entre. R. 1) - Sifón	26,60	Construcción Obra nueva	9,7		3	
	3.b		Re-diseño La Abundancia - Ciudad Quesada, Radial Florencia	0,88	Diseños			1	
	3.b.i		Construcción La Abundancia - Ciudad Quesada, Radial Florencia	16,63	Construcción Obra nueva	6,7		3	
	SUBTOTAL				216,50				
	Red Vial Estratégica Gran Área Metropolitana (GAM)	4	39	Mejoramiento Movilidad Urbana	16,25				
				Diseño y Estudios Circunvalación Norte	1,75	Diseños y Estudios	2,34	30.758	1
5		39	Paso a Desnivel en Rotonda Paso Ancho	6,50	Construcción Obra nueva	N.A	66.306	3	
6		3	Juan Pablo II - Pozuelo	8,00	Construcción / Rehabilitación	0,6	N.D	3	
7		3	Pozuelo - Jardines del Recuerdo	8,00	Mejoramiento / Rehabilitación	1,64	33.259	3	
8			Bahías de Autobuses 3./	5,00		N.A	N.A		
6.a			Diseño Bahías de Autobuses	0,25	Diseños			1	
6.b			Construcción Bahías de Autobuses	4,75	Construcción Obra nueva			3	
9		10	Diseños y Estudios Tramo Paraiso - Turrialba, tercer carril de ascenso en puntos críticos y repavimentación	0,50	Diseños y Estudios	33,79	3.816	1	
SUBTOTAL				29,75					
Labores de Apoyo al Programa			Expropiaciones	10,00	Proyectos del PIV I	N.A	N.A	3	
			Mejoras Seguridad Vial	25,00		N.A	N.A		
			Diseño Mejoras Seguridad Vial	1,25	Diseños y Estudios			1	
			Construcción Mejoras Seguridad Vial	23,75	Construcción Obra nueva			3	
			Supervisión de Proyectos	16,00	Supervisión de obras	N.A	N.A	1	
			Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión	2,50	Fortalecimiento Institucional	N.A	N.A	2	
		Auditoría Financiera	0,25	Auditorías	N.A	N.A	1		
SUBTOTAL				53,75					
TOTAL PROGRAMA PRÉSTAMO BID				309,00					
APORTE CONAVI			Administración del Programa (CONAVI)	5,00	Administración CONAVI	N.A	N.A	1	
			Mantenimiento de Carreteras (CONAVI)	70,00	Mantenimiento Vial	N.A	N.A	3	
	SUBTOTAL				75,00				
TOTAL PROGRAMA				375,00					

NOTAS: 1./ En los casos que existen diferentes estaciones de control de tránsito, se presenta el TPD Ponderado del Tramo.
2./ Por ser Obra nueva se presenta el TPD estimado a la fecha de este Estudio.
3./ Incluye la Ruta Allema San José - Escazú - Santa Ana - Ciudad Colón, San José - Guadalupe y San José - Carrizal.
N.A No Aplica, N.D: No Determinado.

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Como se observa, los recursos del Contrato de Préstamo BID se destinarán a ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento de carreteras y puentes en el Corredor Pacífico y de ramales y conexiones del Proyecto Mesoamérica (PM), con un monto total de inversión de USD 216.5 millones (72% del Contrato de Préstamo); proyectos para mejorar la movilidad urbana y otros de la Red Vial Estratégica de la GAM, por un monto de USD 29.75 millones (10 % del Contrato de Préstamo); y obras de apoyo a la ejecución del Programa (expropiaciones, mejoras de seguridad vial, supervisión de proyectos, apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión y Auditorías Financieras), por un monto de inversión de USD 53.75 millones (18% del Contrato de Préstamo).

Respecto a las "Labores de Apoyo del Programa", se presenta seguidamente una breve descripción de algunas subcategorías incluidas:

- **Expropiaciones**



Debido a que el PIV I incluye la construcción de obra nueva (Proyecto Nueva Carretera a San Carlos, Circunvalación Norte, Paso a Dnivel Rotonda Paso Ancho) y proyectos de ampliación (Cañas–Liberia, Pozuelo–Jardines del Recuerdo y Paraíso–Turrialba), se consideró oportuno y conveniente establecer una sub-categoría de inversión para expropiaciones, por un monto de USD 10.0 millones, la cual se aplicará para la adquisición de terrenos para los proyectos del PIV I que lo requieran y que se definirán luego de los estudios pertinentes y de acuerdo con el grado de avance que se vaya logrando en la etapa de preparación de los proyectos.

- **Mejoras de seguridad vial**

El Decreto Ejecutivo N° 33148-MOPT, del 08 de mayo del 2006, establece la obligatoriedad que las Autoridades del Sector Transporte se dediquen a un proceso sostenido de mejoramiento y mantenimiento de la red vial y el transporte, tomando en cuenta todos los componentes asociados a la seguridad vial, sustentado en la creciente accidentabilidad que presenta el país.

En este contexto, se consideró oportuno incluir en las inversiones del PIV I un subcomponente de Mejoras de Seguridad Vial, que es congruente y complementario con otras acciones de las Autoridades del Gobierno, de mejorar e incrementar la infraestructura nacional en esta materia. Dicho subcomponente se utilizará para incorporar elementos e infraestructura de seguridad vial para los proyectos del PIV I que lo requieran.

Para lo anterior, el MOPT cuenta con un valioso aporte adicional proveniente del Programa de Evaluación de Carreteras Internacional (iRAP), el cual, desde el año 2006, desarrolla en Costa Rica un estudio de las principales carreteras del país, que concluyó con la recomendación de un *Programa de Inversión* para toda la red; por lo que se analizarán las propuestas particulares para los corredores viales a los que pertenecen los proyectos incluidos en el PIV I.

- **Supervisión técnica y ambiental de obras**

Se incluye esta subcategoría de inversión en el PIV I con el fin de contar con una supervisión externa de los Proyectos, que garantice la adecuada marcha de estos y, caso contrario, proponer las medidas correctivas que procedan de mutuo acuerdo entre el MOPT-CONAVI/BID, para el encausamiento apropiado de la ejecución de los proyectos.

- **Apoyo a las capacidades e Instrumentos de Gestión**

Como parte de los acuerdos alcanzados con el BID, se incluye en el PIV I esta subcategoría de inversión, con el fin de desarrollar una serie de estudios y actividades tendentes a fortalecer los



procesos de planificación en los Entes responsables de la atención de la RVN (MOPT y el CONAVI).

Por otra parte, como se ha indicado, los proyectos incluidos en el PIV I se ubican en los principales corredores de impacto a la economía del país (PM y la RVN estratégica) y, por tanto, corresponden a proyectos estratégicos que deben ser dimensionados en este contexto.

Por lo anterior, y en aras de maximizar los recursos provenientes del empréstito del BID y poder realizar la mayor cantidad de obra pública posible, se considera oportuno y conveniente la exoneración de diversos tributos al MOPT-CONAVI, para sí y para los terceros con los que se contrate para la ejecución de las obras previstas, máxime que como se ha señalado, con el PIV I se prepararán algunos proyectos para ser incluidos en los contratos individuales que se dirigirán a la RVN.

Asimismo, dado que un 72% del Contrato de Préstamo del PIV I (USD 216.5 millones) se destinarán a ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento de carreteras y puentes en el Corredor Pacífico y de ramales y conexiones del PM, lo cual tiene como objetivo promover la integración física de la región para facilitar el tránsito de personas y mercancías a un menor costo de operación y, por tanto, su tránsito será de carácter internacional, el MOPT considera conveniente la aprobación legislativa para que se autorice al Poder Ejecutivo el eventual establecimiento de un cobro de peaje en los proyectos o en otro sitio de los corredores indicados, que permita garantizar un adecuado mantenimiento de la vía en todos sus componentes (carretera, puentes, señalización, limpieza, embellecimiento e iluminación, mantenimiento de las zonas verdes y otros).

Esta autorización debe ser vista en el contexto de una hipotética instalación de peajes y no como una obligación a ser cumplida.

No obstante, en aras de velar que esta opción sea utilizada bajo los principios de racionalidad, oportunidad y conveniencia local y nacional y regional, de previo a su eventual implementación deberá existir un “Estudio Previo de Viabilidad Técnica” que analice todos los aspectos relacionados con la medida de colocar un peaje (p. ej. sitio propuesto, TPD Clasificado, modelo tarifario y otros). Dicha iniciativa deberá contar con la aprobación previa de la Contraloría General de la República.

5. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL PARA MANEJO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA

Según consta en el Convenio de Cooperación, aprobado mediante el Ley 8757, el organismo ejecutor del Programa de Infraestructura de Transporte es el MOPT. Asimismo, en el Contrato de



Préstamo en cuestión se establece como organismo ejecutor del PIV al MOPT, quién actuará a través del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

Con el fin de garantizar la correcta y oportuna ejecución del PIV I, el CONAVI creará a lo interno de la Institución una Unidad Ejecutora para la coordinación y administración técnica, legal y financiera del Primer Contrato de Préstamo aprobado en esta Ley, que dependerá de la Dirección Ejecutiva del CONAVI.

En este sentido, se deberán establecer las condiciones necesarias para que dicha Unidad Ejecutora cuente con los recursos humanos y logísticos requeridos, para llevar a feliz término la ejecución del PIV I.

El CONAVI, quien tiene su propia capacidad de manejo de recursos, realizará los procesos de contratación para proyectos que serán ejecutados por las diferentes Direcciones de la Estructura Organizacional del CONAVI.

Todas las obras del Programa serán ejecutadas por empresas contratistas privadas. La supervisión técnica y ambiental de las obras y la ejecución de los estudios y servicios de apoyo técnico del Programa estarán a cargo de empresas de consultoría, que serán contratados por el CONAVI siguiendo los procedimientos de contratación del Banco.

El CONAVI asumirá la responsabilidad por la administración de los contratos del Programa y por la fiscalización de los servicios de supervisión, a ser prestados por dichas empresas.

Dentro de las principales labores de CONAVI se encuentran: (i) planeación, programación, administración, ejecución y supervisión de las licitaciones efectuadas; (ii) ejecutar mediante contratos las obras, suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la RVN; (iii) elaboración de términos de referencia (TdR) para la contratación de construcción y supervisión de obras, estudios de ingeniería; (iv) fiscalización de proyectos y obras, y en la adquisición de bienes y servicios; (v) ejecución de la supervisión ambiental de obras y del monitoreo ambiental del Programa; (vi) revisión de los estudios finales de ingeniería de los tramos que serán intervenidos; y (vii) elaboración de informes periódicos y específicos del avance físico y financiero del Programa, entre otras.

Todos los aspectos de implementación y administración del PIV I, estarán definidos y regulados en el Reglamento Operativo del Programa, acordado entre el MOPT-CONAVI/ BID.

6. Sobre Modificaciones a la Ley N° 8757, Aprobación del Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de Inversión (CR-X1007) entre la República de Costa



Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo para financiar el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) de fecha 14 agosto del 2009.

Analizados los sectores que se financiarían con los recursos derivados del Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007), se considera conveniente a efectos de lograr el mejor provecho de los recursos externos modificar el artículo 5 de la Ley N° 8757 en el sentido de que la exención de pago de impuestos en adquisiciones de obras, bienes y servicios estaba dirigida a instituciones públicas que por su naturaleza jurídica gozan de inmunidad fiscal, siendo que quienes requerían la exención son los contratistas y subcontratistas por las características, toda vez que el proyecto se vería beneficiado con dicha exención.

En lo que se refiere a la garantía ambiental que se incorpora en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, el CONAVI ha venido realizando inversión en obras de mejoramiento y obra nueva de forma muy fuerte en los últimos años y los costos de carácter ambiental ante SETENA han sido muy altos para cada proyecto, lo anterior ha tenido como consecuencia que la erogación que inicialmente era de un 1% se redujo a un 0,50%, porcentaje que para los proyectos derivados el PIT continuaría implicando un costo muy oneroso en concepto de Regencia Ambiental, por tal razón se quiere disminuir el porcentaje por ese concepto, sin demérito del control que deba llevar en lo relacionado a los compromisos que se adquieran por ese concepto.

7. SERVICIO DE LA DEUDA Y, COMISIONES

Con base en las condiciones financieras vigentes, se tiene el siguiente detalle del servicio de la deuda y comisiones del préstamo:



Primer Programa de Infraestructura Vial BID 2007/OC-CR (Expresado en valores absolutos y en dolares)							
Características Préstamo							
Monto Préstamo	\$300.000.000,00						
Tasa Interés Ajustable *	4,66%						
Plazo Total de Préstamo	25						
Plazo Amortización	20						
Periodo de Gracia	5						
Comisión de Inspección y Vigilancia **	0,00%						
Comisión Compromiso	0,25%						
Plazo máximo de desembolsos	5 años						
Semestre	Saldo Préstamo	Intereses	Amortización	Comisión Superv.	Comisión Compromiso	Total del Semestre	
15/07/2009	4.100.000,00	0	0,00	0,00	375.000,00	375.000,00	
15/01/2010	8.200.000,00	95.530,00	0,00	0,00	369.875,00	465.405,00	
15/07/2010	96.850.000,00	191.060,00	0,00	0,00	364.750,00	555.810,00	
15/01/2011	183.500.000,00	2.233.305,00	0,00	0,00	255.187,50	2.488.492,50	
15/07/2011	239.150.000,00	4.275.550,00	0,00	0,00	145.625,00	4.421.175,00	
15/01/2012	294.800.000,00	5.572.195,00	0,00	0,00	76.062,50	5.648.257,50	
15/07/2012	297.400.000,00	6.868.840,00	0,00	0,00	6.500,00	6.875.340,00	
15/01/2013	300.000.000,00	6.629.420,00	0,00	0,00	3.250,00	6.932.670,00	
15/07/2013	300.000.000,00	6.690.000,00	0,00	0,00	-	6.990.000,00	
15/01/2014	300.000.000,00	6.690.000,00	0,00	0,00	-	6.990.000,00	
15/07/2014	292.500.000,00	6.690.000,00	7.500.000,00	-	-	14.490.000,00	
15/01/2015	285.000.000,00	6.815.250,00	7.500.000,00	-	-	14.315.250,00	
15/07/2015	277.500.000,00	6.640.500,00	7.500.000,00	-	-	14.140.500,00	
15/01/2016	270.000.000,00	6.465.750,00	7.500.000,00	-	-	13.965.750,00	
15/07/2016	262.500.000,00	6.291.000,00	7.500.000,00	-	-	13.791.000,00	
15/01/2017	255.000.000,00	6.116.250,00	7.500.000,00	-	-	13.616.250,00	
15/07/2017	247.500.000,00	5.941.500,00	7.500.000,00	-	-	13.441.500,00	
15/01/2018	240.000.000,00	5.766.750,00	7.500.000,00	-	-	13.266.750,00	
15/07/2018	232.500.000,00	5.592.000,00	7.500.000,00	-	-	13.092.000,00	
15/01/2019	225.000.000,00	5.417.250,00	7.500.000,00	-	-	12.917.250,00	
15/07/2019	217.500.000,00	5.242.500,00	7.500.000,00	-	-	12.742.500,00	
15/01/2020	210.000.000,00	5.067.750,00	7.500.000,00	-	-	12.567.750,00	
15/07/2020	202.500.000,00	4.893.000,00	7.500.000,00	-	-	12.393.000,00	
15/01/2021	195.000.000,00	4.718.250,00	7.500.000,00	-	-	12.218.250,00	
15/07/2021	187.500.000,00	4.543.500,00	7.500.000,00	-	-	12.043.500,00	
15/01/2022	180.000.000,00	4.368.750,00	7.500.000,00	-	-	11.868.750,00	
15/07/2022	172.500.000,00	4.194.000,00	7.500.000,00	-	-	11.694.000,00	
15/01/2023	165.000.000,00	4.019.250,00	7.500.000,00	-	-	11.519.250,00	
15/07/2023	157.500.000,00	3.844.500,00	7.500.000,00	-	-	11.344.500,00	
15/01/2024	150.000.000,00	3.669.750,00	7.500.000,00	-	-	11.169.750,00	
15/07/2024	142.500.000,00	3.495.000,00	7.500.000,00	-	-	10.995.000,00	
15/01/2025	135.000.000,00	3.320.250,00	7.500.000,00	-	-	10.820.250,00	
15/07/2025	127.500.000,00	3.145.500,00	7.500.000,00	-	-	10.645.500,00	
15/01/2026	120.000.000,00	2.970.750,00	7.500.000,00	-	-	10.470.750,00	
15/07/2026	112.500.000,00	2.796.000,00	7.500.000,00	-	-	10.296.000,00	
15/01/2027	105.000.000,00	2.621.250,00	7.500.000,00	-	-	10.121.250,00	
15/07/2027	97.500.000,00	2.446.500,00	7.500.000,00	-	-	9.946.500,00	
15/01/2028	90.000.000,00	2.271.750,00	7.500.000,00	-	-	9.771.750,00	
15/07/2028	82.500.000,00	2.097.000,00	7.500.000,00	-	-	9.597.000,00	
15/01/2029	75.000.000,00	1.922.250,00	7.500.000,00	-	-	9.422.250,00	
15/07/2029	67.500.000,00	1.747.500,00	7.500.000,00	-	-	9.247.500,00	
15/01/2030	60.000.000,00	1.572.750,00	7.500.000,00	-	-	9.072.750,00	
15/07/2030	52.500.000,00	1.398.000,00	7.500.000,00	-	-	8.898.000,00	
15/01/2031	45.000.000,00	1.223.250,00	7.500.000,00	-	-	8.723.250,00	
15/07/2031	37.500.000,00	1.048.500,00	7.500.000,00	-	-	8.548.500,00	
15/01/2032	30.000.000,00	873.750,00	7.500.000,00	-	-	8.373.750,00	
15/07/2032	22.500.000,00	699.000,00	7.500.000,00	-	-	8.199.000,00	
15/01/2033	15.000.000,00	524.250,00	7.500.000,00	-	-	8.024.250,00	
15/07/2033	7.500.000,00	349.500,00	7.500.000,00	-	-	7.849.500,00	
15/01/2034	0,00	174.750,00	7.500.000,00	-	-	7.674.750,00	
		183.440.900,00	300.000.000,00	0,00	1.596.250,00	485.037.150,00	

Fuente: Elaboración propia con información suministrada por el MOPT



Con base en lo expuesto anteriormente, es que se somete a consideración de los señores (as) diputados (as), el presente proyecto de Ley **“APROBACIÓN DEL PRIMER CONTRATO DE PRÉSTAMO N° 2007/OC-CR SUSCRITO ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO CELEBRADO BAJO EL CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN (CR-X1007) PARA FINANCIAR EL PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV I)”**.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**APROBACIÓN DEL PRIMER CONTRATO DE PRÉSTAMO N° 2007/OC-CR SUSCRITO
ENTRE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA Y EL BANCO INTERAMERICANO DE
DESARROLLO CELEBRADO EN EL MARCO DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN
PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN (CR-X1007) PARA
FINANCIAR EL PRIMER PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV I)**

ARTÍCULO 1.- Aprobación del Contrato de Préstamo. Apruébese el Primer Contrato de Préstamo N° 2007/OC-CR, suscrito entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el 27 de noviembre de 2009, por un monto de hasta trescientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (USD 300.000.000,00), celebrado en el marco del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007), destinado a financiar el Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I).

