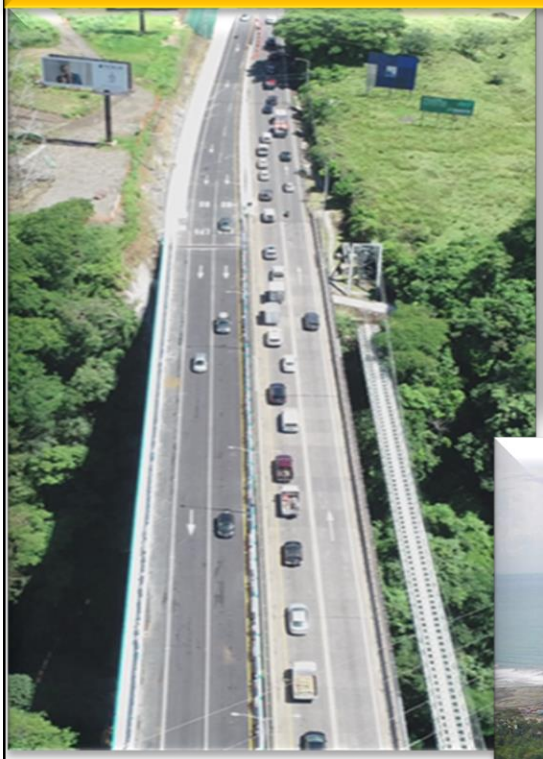
Informe de Evaluación Anual de metas Institucionales - diciembre 2018

Proyecto:
Proyecto: Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147



Proyecto:
Construcción de la Ruta Nacional No.35, sección La Abundancia – Ciudad Quesada - Florencia.

Proyecto:
Construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín TCM, Ruta Nacional No 257

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
Dirección de Planificación Institucional
Enero 2019

Elaborado por:	Revisado por:	Revisado por:
Ing. Melvin Gutiérrez Montero Licda. Maria de los Angeles López Mejía	Ing. Rolando Arias Herrera	Ing. Andrea Soto Rojas
Depto de Evaluación y Seguimiento	Jefatura Depto de Evaluación y Seguimiento	Jefatura Dirección de Planificación Institucional

Indice

Introducción 3

Criterios de evaluación utilizados 4

Plan Nacional de Desarrollo "Alberto Cañas Escalante": Compromiso Institucional 5

Resumen Ejecutivo 8

Anexo N°1. Detalle por proyecto del cumplimiento de metas Institucional POI 2018 / PND 2015-2018.....14

Anexo N°2. Informe de seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo, período 2015 – 2018 - MIDEPLAN 48

Anexo N°3. Informe de evaluación del POI - 2018 Secretaria Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda.....96

Anexo N° 4. Acuerdo del Consejo de Administración del CONAVI, aprobación del Informe de evaluación anual 2018 98

Introducción

Este documento tiene por objetivo rendir un informe de seguimiento, respecto al cumplimiento de las metas a cargo del Consejo Nacional de Vialidad, definidas tanto en el Plan Operativo Institucional 2018, como en el Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante” período 2015 – 2018.

En él se incorporan los logros institucionales alcanzados en el año 2018, dando énfasis a los resultados de los proyectos de inversión con mayor contribución institucional, principalmente aquellos que aportaron con el cumplimiento de las metas del Plan Nacional de Desarrollo (PND).

La información con que se elabora este documento es suministrada por cada una de las dependencias de la Institución, tanto del área de apoyo o “Administración Superior”, como del área sustantiva conformada por las Gerencias de Construcción, Conservación y Contratación de Vías y Puentes, así como por las Unidades Ejecutoras del BCIE, Ruta Nacional N°32, Puente Binacional Río Sixaola, Corredor Vial San José – San Ramón y la Dirección de Obras Públicas del MOPT, específicamente para el proyecto de mejoramiento vial Sámara – Nosara.

Finalmente, los criterios de evaluación utilizados para la elaboración de este informe, son los brindados por el MIDEPLAN y la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP) del Ministerio de Hacienda, los cuales de forma independiente, miden el cumplimiento de las metas institucionales; donde el primero, da especial seguimiento a los avances y logros alcanzados en las metas PND, mientras que el segundo, respecto a la ejecución presupuestaria y al uso racional de los recursos públicos institucionales.

Criterios de evaluación utilizados

A continuación, se brindan los criterios de evaluación aplicados para medir los resultados obtenidos de la gestión del CONAVI, en el periodo presupuestario 2018:

- Criterios de evaluación definidos por MIDEPLAN:

Cumplida	Cuando el resultado obtenido en las metas nacionales, de objetivos sectoriales y de programas/proyectos 2018 y del cuatrienio es igual o mayor al 80%.
Parcialmente cumplida	Cuando el resultado obtenido en las metas nacionales, de objetivos sectoriales y de programas/proyectos 2018 y del cuatrienio es menor o igual al 79,99% y mayor o igual a 50%.
No cumplida	Cuando el resultado obtenido en las metas nacionales, de objetivos sectoriales y de programas/proyectos 2018 y del cuatrienio es menor o igual a 49,99%.

Fuente: Lineamientos MIDEPLAN, definidos en la reunión de coordinación del Comité Técnico Sectorial de Infraestructura y Transporte del día 10 de diciembre de 2018. Secretaría de Planificación Sectorial; MOPT.

- Criterios de evaluación definidos por la STAP - Ministerio de Hacienda

Cumplimiento Alto (CA)	Cuando el resultado obtenido en las metas nacionales, es igual o mayor al 90%.
Cumplimiento Medio (CM)	Cuando el resultado obtenido en la gestión de las metas nacionales, se encuentre en el rango constituido entre: menor o igual al 89,99% o igual a 50%.
Cumplimiento Bajo (CB)	Cuando el resultado obtenido en la gestión de las metas nacionales es menor o igual a 49,99%.

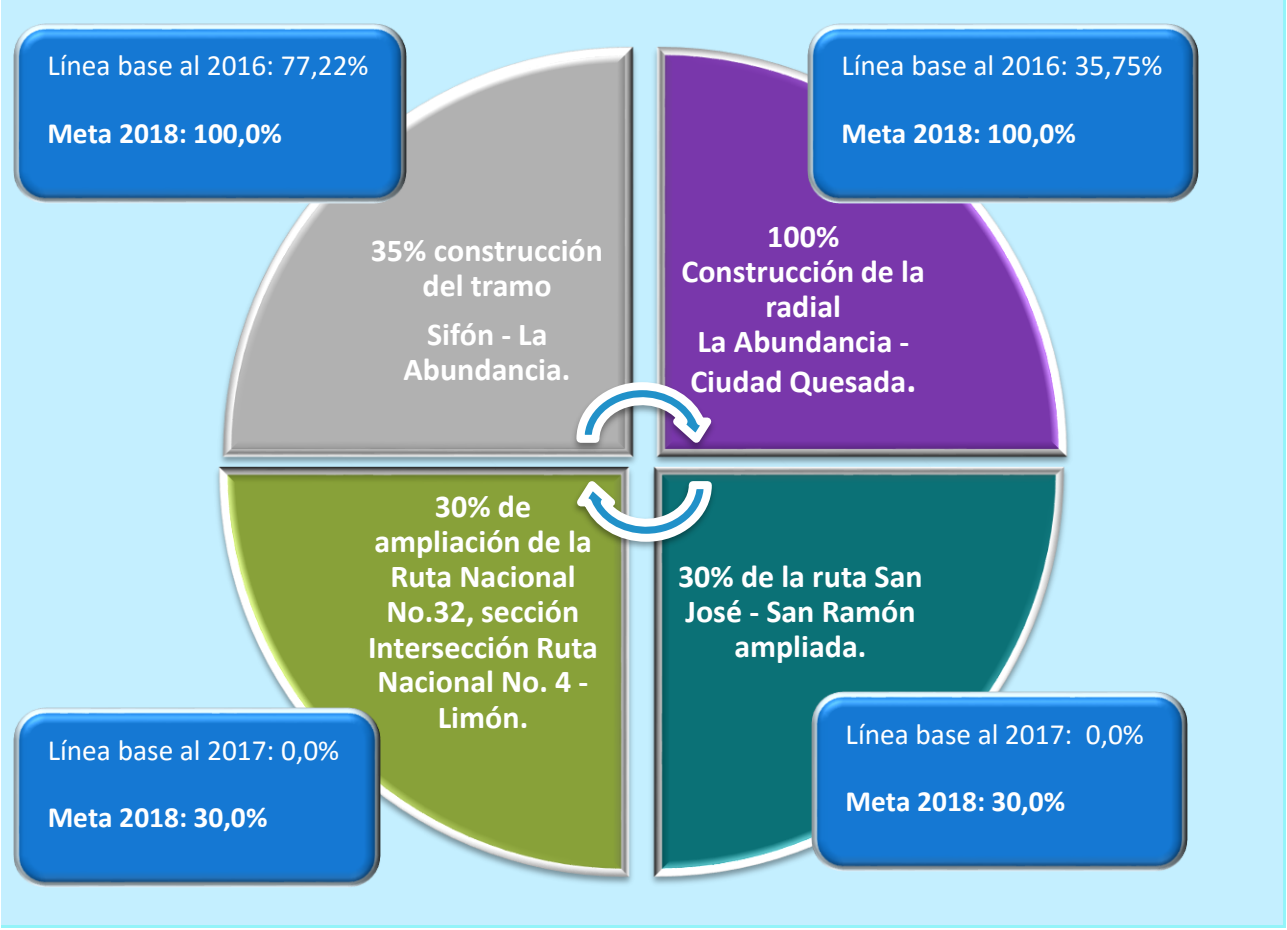
Fuente: Instrumento para el Informe de Evaluación Anual POI-2018-STAP, según el oficio STAP-CIRCULAR-1877-2018 Requerimientos del informe evaluación del POI 2018 fechada el 21 de diciembre de 2018.

Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante”: Compromiso Institucional

El Plan Operativo Institucional del CONAVI tiene como prioridad cumplir con las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, en concordancia con lo planificado en el Plan Nacional de Transporte 2011-2035, ambas políticas públicas orientadoras de la inversión en el sector transporte e infraestructura vial, mediante estrategias que buscan mejorar la competitividad del país, respecto a la calidad de la infraestructura en las carreteras.

En razón de lo anterior, se presentan los programas estratégicos y las metas sectoriales formuladas según el PND 2015 – 2018, para su cumplimento institucional, mediante los siguientes proyectos contemplados en el POI 2018:

PROGRAMA DE OBRAS VIALES DE LA RED VIAL NACIONAL ESTRATÉGICAS



PROGRAMA DE OBRAS URBANAS DE LA RED VIAL NACIONAL

PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓN DE PUENTES DE LA RED VIAL NACIONAL Y CANTONAL

Construcción de 36 puentes

Línea base al 2017: 20 puentes

PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL

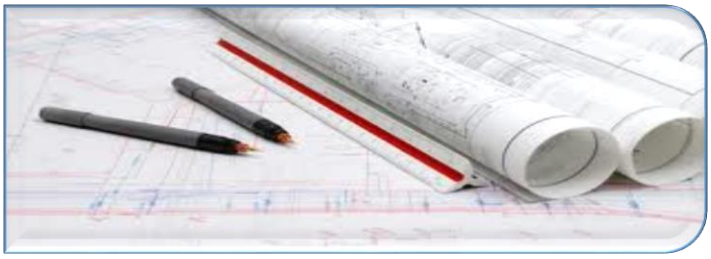
970 km de mantenimiento periódico
(Red Pavimentada)

3.450 km de mantenimiento rutinario
(Red Pavimentada)

800 km de mantenimiento
(Red Lastre y Tierra)

OTRAS METAS P.O.I. - 2018

12 Estudios de Pre-inversión



6 Diseños de Proyectos Viales

Resumen Ejecutivo

El mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento, reconstrucción y construcción de carreteras y puentes en la Red Vial Nacional es competencia del CONAVI, órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con desconcentración máxima y personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el fondo vial, conforme con lo así estipulado en la Ley N°7798 y sus reformas.

Asimismo, tiene a su cargo aportar en el cumplimiento de las metas estratégicas del Plan Nacional de Desarrollo, con el objetivo de mejorar la competitividad del país en lo referente al desarrollo del sector transporte e infraestructura vial.

Para dicho plan, el CONAVI contribuye con doce proyectos divididos en cuatro programas estratégicos para el sector infraestructura vial.

En las tablas N°1 “Resumen anual del cumplimiento de metas PND 2015-2018 / POI-2018 y N°2. Resumen anual del cumplimiento de metas POI 2018, no incluidos en el PND 2015 – 2018, se presenta el resumen de la gestión del CONAVI, para el periodo presupuestario 2018.

Como se puede observar en dichas tablas, de los 12 proyectos-meta considerados en el PND 2015 – 2018, a diciembre de 2018, se lograron construir 4 proyectos, los cuales están actualmente en operación, para un cumplimiento del 33,3%:

- ✓ Ampliación de la Ruta Nacional No.1, sección Cañas –Liberia, incluye el mejoramiento y ampliación a dos carriles en dos sentidos, tres Pasos a Desnivel y 36 puentes.
- ✓ Construcción de la Ruta Nacional No.35, sección La Abundancia - Ciudad Quesada – Florencia.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional No.3, sección: Pozuelo-Jardines del Recuerdo.
- ✓ Construcción del Intercambio sobre la carretera de Circunvalación en Paso Ancho.

Asimismo, de la meta de construir 36 puentes, se logró finalzar y poner en operación 22 estructuras para un cumplimiento del 61,1%. Las ubicaciones de dichos puentes se indican a continuación:

- ✓ Cuatro puentes sobre la Ruta Nacional No. 247, sección Campo Cinco – Puerto Lindo.
- ✓ Tres puentes sobre la Ruta Nacional No. 730, sección Canalete Puntarenas – Upala / Los Chiles.
- ✓ Nueve puentes sobre la Ruta Nacional No. 733, sección San Rafael – Chimurria.
- ✓ Tres puentes sobre la Ruta Nacional No. 14, sección Río Claro – Golfito.
- ✓ Un puente sobre la Ruta Nacional No. 304, sobre el Río Guatuso en el límite cantonal Desamparados – Aserrí.
- ✓ Un puente sobre la Ruta Nacional No. 235, Estero Quepos.
- ✓ Un puente sobre la Ruta Nacional No. 147, duplicación del puente sobre el Río Virilla.

Entre las principales obras construidas en la Red Vial Nacional Estratégica concluidas durante el año 2018 y que no estaban contempladas en el PND 2015-2018 pero si en el POI 2018, está la construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), Ruta Nacional No 257, misma que se concluye en el tiempo planeado.

Además, se logró completar 12 estudios de pre-inversión para proyectos de mejoramiento de la Red Vial Nacional con un cumplimiento del 109,1%; así como la conclusión de 12 diseños de proyectos viales de 6 diseños planteados en el POI-2018, para un cumplimiento del 200%.

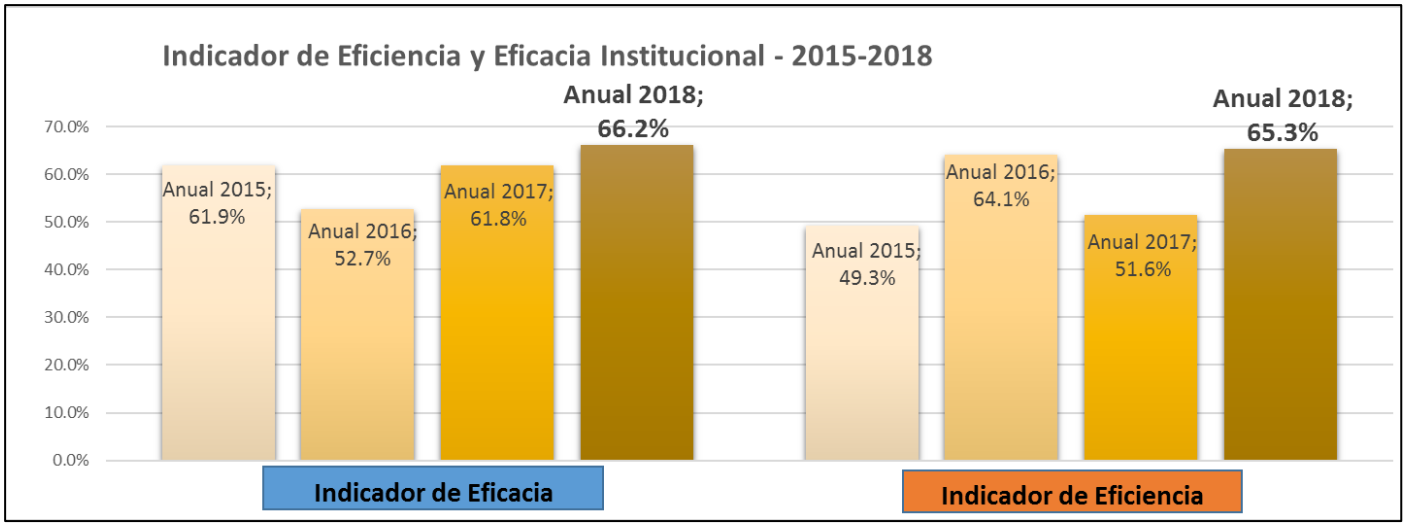
Indicador de Eficacia y de Eficiencia en la gestión Institucional

En cumplimiento de las buenas prácticas para el desarrollo de los objetivos planteados en el POI-2018, trimestralmente se determinan indicadores de eficacia y de eficiencia, que muestran la gestión Institucional a través del trabajo ejecutado por las diferentes

gerencias del área sustantiva y las Unidades Ejecutoras bajo la responsabilidad del CONAVI, basados en el cumplimiento de metas anuales y de la ejecución presupuestaria.

En el siguiente grafico se muestra el Indicador de Eficiencia y de Eficacia en la gestión Institucional del CONAVI durante los años 2015 - 2018:

Gráfico N°1
Eficacia y eficiencia reportada en el periodo 2015-2018



Como referencia al cálculo de estos indicadores, la medición del Indicador de Eficacia se determina con respecto al avance en el cumplimiento de metas anuales PND 2015-2018 y POI-2018, y el Indicador de Eficiencia se obtiene del resultado final de la ejecución presupuestaria de todos los proyectos definidos en el POI-2018.

Como se aprecia en el grafico N°1 se nota que la eficacia (ejecución presupuestaria) es la más alta en los últimos cuatro años alcanzando un 66,2%.

En lo que respecta a la eficiencia en la gestión Institucional (cumplimiento de metas POI-2018 / PND 2015-2018) se logra un 65,3% de las metas planteadas para el presente Plan Nacional de Desarrollo.

Tabla N°1. Resumen anual del cumplimiento de metas PND 2015-2018 / POI 2018.

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
							MIDEPLAN	STAP
Ampliación del 30% de la Ruta Nacional No. 32, sección Santa Clara de Guápiles (intersección Ruta Nacional No. 4) – Limón:	30.00%	3.91%	13.0%	3.91%	30.00%	13.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo
35% de construcción del tramo Sifón - La Abundancia:	13.60%	1.50%	11.0%	23.07%	30.00%	65.9%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)
100% de construcción de la radial La Abundancia - Ciudad Quesada:	39.00%	39.00%	100.0%	100.00%	100.00%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto
30% de Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, tramo Nosara-Samara:	27.50%	20.30%	73.8%	22.80%	30.00%	76.0%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)
Ampliación del 30% de la Ruta Nacional No. 1, sección San José – San Ramón:	30.00%	0.00%	0.0%	0.00%	30.00%	0.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo
9.1.2 Programa de Obras urbanas de la Red Vial Nacional:								
100,0% Construcción de Tres Intercambios en Carretera de Circunvalación Paso Ancho, Garantías Sociales, Guadalupe, Bandera-Derecho UCR:	83.00%	0.00%	0.0%	17.00%	100.00%	17.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo
Construcción del 100% tramo norte de la carretera Circunvalación:	95.00%	25.70%	27.05%	30.70%	100.00%	30.7%	No cumplida	Cumplimiento Bajo
Mejoramiento de la ruta 3, sección: Pozuelo-Jardines del Recuerdo:	36.00%	36.00%	100.0%	100.00%	100.00%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto
9.1.3 Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional y Cantonal:								
Construcción de 36 puentes en la Red Vial Nacional:	16 puentes	2 puentes	12.5%	22 puentes	36 puentes	61.1%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)

En la columna (A) se muestra el % de avance físico acumulado en el periodo 2015-2017 y en la columna (B) el % de avance físico alcanzado durante el presente año 2018, y en la columna (C) el % cumplimiento de la meta anual 2018. En la columna (D) el % avance físico total acumulado en el periodo 2015-2018 y en la columna (E) el % de cumplimiento de la meta PND al final del periodo 2015-2018.

Tabla N°1. Resumen anual del cumplimiento de metas PND 2015-2018 / POI 2018. (Continuación…)

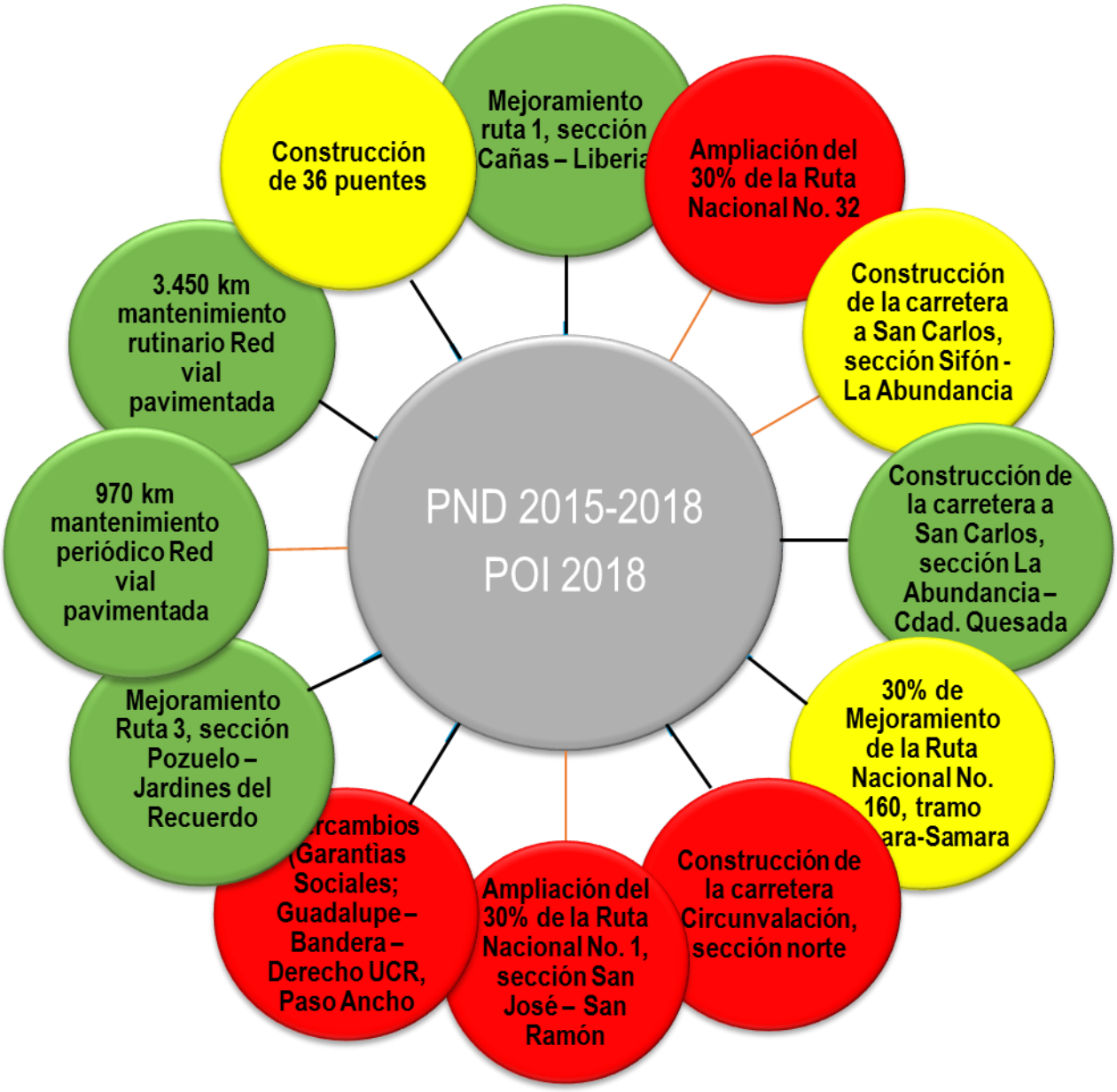
Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
				MIDEPLAN	STAP
9.1.4 Programa de conservación de la Red Vial:					
Atender 3.450 km de mantenimiento rutinario: (*)	3,450.00	5,183.91	150.3%	Cumplida	Cumplimiento Alto
Atender 970 km de mantenimiento periódico: (*)	970.00	1,091.06	112.5%	Cumplida	Cumplimiento Alto

Tabla N°2. Resumen anual del cumplimiento de metas POI 2018, no incluidos en el PND 2015 - 2018

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
				MIDEPLAN	STAP
Otras metas POI-2018 no incluidas en el PND 2015-2018:					
Atender 1000 km conservación en lastre y tierra: (*)	1,000.00	645.00	64.5%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)
11 Estudios de Pre inversión: (*)	11	12	109.1%	Cumplida	Cumplimiento Alto
6 Diseños de Proyectos Viales: (*)	6	12	200.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto
Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32:	100.00%	0.00%	0.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo
Ampliación de la Ruta Nacional No. 147: radial Lindora	100% diseño / 100% construcción	100% diseño / 0% construcción	100% diseño / 0% construcción	No cumplida	Cumplimiento Bajo
Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147:	55.00%	55.0%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto
Construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín TCM, Ruta Nacional No 257:	15.00%	15.00%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto
Construcción del puente binacional Sixaola sobre la Ruta Nacional No. 36:	100% diseño / 100% construcción	100% diseño / 7.35% Construcción	100% diseño / 7.35% construcción	No cumplida	Cumplimiento Bajo

Figura N°1. Resumen de cumplimiento de metas

PND 2015-2018 / POI-2018



Simbología de color de acuerdo a lineamientos de MIDEPLAN:

Meta cumplida de acuerdo a lo programado.

Meta parcialmente cumplida

Meta no cumplida

Anexo N°1. Detalle por proyecto del cumplimiento de metas Institucional POI 2018 / PND 2015-2018

A continuación, se describe el avance reportado por las diferentes unidades ejecutoras y gerencias del área sustantiva del CONAVI, responsables del desarrollo de los proyectos estratégicos incluidos en el PND 2015-2018 / POI-2018 a diciembre 2018:

1. Proyecto: **Ampliación del 30% de la Ruta Nacional No. 32, sección Santa Clara de Guápiles (intersección Ruta Nacional No. 4) – Limón.**

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
							MIDEPLAN	STAP
Ampliación del 30% de la Ruta Nacional No. 32, sección Santa Clara de Guápiles (intersección Ruta Nacional No. 4) – Limón:	30.00%	3.91%	13.0%	3.91%	30.00%	13.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo

Según los criterios de evaluación del MIDEPLAN y de la STAP, el proyecto presenta una meta “No cumplida” o de “Cumplimiento Bajo”, respectivamente.

Este proyecto inicialmente presentó varios inconvenientes que conllevó a un cumplimiento poco satisfactorio de la meta PND; sin embargo, el mismo está pronto a concluir con sus fases pre-constructivas y a diciembre del 2018, presenta el siguiente avance:

- ✓ Diseño: 97% de avance en la revisión y aprobación del diseño final, con la no objeción por la entrega tardía de los diseños por parte de la empresa CHEC. Se trabaja en la ejecución de la etapa I “Diseños” y finalizará una vez que la Administración revise y apruebe los diseños finales de las obras. Esta acción ha postergado el inicio de las obras en carretera.

- ✓ Construcción: 3,91%, de la etapa II “Construcción”, con orden de inicio 20 de noviembre del 2017. Fecha prevista de finalización para el segundo semestre del 2022.

- ✓ Se cuenta con la Viabilidad Ambiental emitida por la SETENA; además, se cuenta con la presencia permanente de la regencia ambiental, para la atención expedita de las consultas por parte de las comunidades involucradas en el proyecto.

- ✓ De acuerdo al cronograma de trabajo, se reporta un avance en la tala de árboles y limpieza del área del proyecto de un 48,45%.

- ✓ En diferentes partes de la obra, se iniciaron trabajos de construcción de alcantarillas, perforaciones del suelo para colación de pilotes de varios puentes y preparación de paños.

- ✓ En diciembre se inició con la intervención de los puentes sobre el río Guacimito y río Toro. Se continúan con los trabajos de limpieza de paños de prueba en las zonas que se pueden intervenir.

- ✓ A diciembre se cuenta con 96 pilotes colados en 13 puentes intervenidos, para un 77% de avance de los trabajos en las sub estructuras de los puentes involucrados.

- ✓ RECOPE y el ICE continúan avanzando con los trabajos de acuerdo a los calendarios propuestos.

- ✓ Se cuenta con la no objeción del diseño geométrico, correspondiente a las láminas Planta-Perfil del tramo 1,2,4 y 5. En el tramo 3 aún está pendiente la entrega del juego de planos DD003.

- ✓ Se entregó propuesta a la Comisión Arqueológica Nacional y se espera tener un avance del 40% del estudio arqueológico cuando se dé inicio a la construcción de obras. Se propondrá a la CAN liberar zonas para iniciar trabajos sin afectar cronogramas propuestos por el contratista.

Los principales obstáculos presentados en el avance del proyecto a diciembre 2018:

- El no contar con la totalidad del diseño final del proyecto, ya que continúa generando atrasos en el inicio de la fase constructiva.
- Modificaciones en el diseño del proyecto producto de las solicitudes de las Comisiones de cada cantón. Esto hace que se tenga que trabajar en una

adenda con el contratista, para agregar en el diseño dichas obras adicionales. Esto también afecta la disponibilidad de fondos, ya que se aumenta el costo de la obra y la Administración no cuenta con los fondos necesarios.

- La barrera del idioma ha sido un obstáculo, ya que la comunicación no se hace de manera directa, dependen de un traductor, lo que se distorsionan las ideas y el sentido con que se transmite el mensaje.
- En temas ambientales se sigue arrastrando el problema de no contar con un regente forestal oficialmente inscrito para el proyecto, esto ha provocado algunos inconvenientes con el MINAE.

Fotografías N°1 y N°2
Construcción de alcantarillas en el tramo #2 Pococí-Guácimo

2. Proyecto: **Construcción de la carretera a San Carlos, Ruta Nacional No. 35, sección Sifón – La Abundancia**.

El proyecto está finalizado contractualmente con fecha oficial del 24 de agosto de 2018. No se logra alcanzar el objeto de contratación, a razón de que la Administración le notificó a la empresa Sánchez Carvajal S.A. -responsable del proyecto- una “Recepción Objeto No cumplida”. Con fecha del 17 de setiembre se hizo la visita a obra con el Contratista para la recepción provisional. Cinco días después se le hizo la entrega de la lista de no conformidades de la inspección.

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
							MIDEPLAN	STAP
35% de construcción del tramo Sifón - La Abundancia:	13.60%	1.50%	11.0%	23.07%	30.00%	65.9%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)

El avance físico reportado al cierre contractual del proyecto es del 87,9%. No obstante, únicamente se logró el 65,9% de cumplimiento de la meta del PND para el periodo 2015 – 2018, lo que según los criterios de evaluación del MIDEPLAN se clasifica como meta "Parcialmente cumplida" y de "Cumplimiento Medio" para la STAP.

Al no lograrse cumplir con el objeto contractual, se requiere de una nueva contratación. Aún no se tiene la resolución respecto a la acción de inconstitucionalidad, contra el Decreto Humedal La Culebra, actividad crítica para el avance del proyecto.

A diciembre del 2018 se tienen los siguientes avances:

- ✓ Se trabaja intensamente en labores asociadas al finiquito del contrato, con base en las No Conformidades que presenta el proyecto, tarea que está asociada a la determinación de cantidades de obra que se requieren para incluir en los carteles de licitación que se estarían publicando para la finalización del proyecto en su sección central. El avance de este proceso para noviembre era de 57%.

- ✓ El 08 de noviembre se realiza una visita con asesores técnicos del Ministro (MOPT), el Ing. Federico Baltodano y el Ing. José Manuel Sáenz, para valorar las soluciones y costos para las estabilizaciones del tramo la Abundancia a la intersección de Sucre (Estacionamiento 32+700); el 09 de noviembre se sostuvo una reunión entre el Ministro y la Asociación Pro-carretera Florencia Naranjo para explicar la estrategia que se planteaba para la construcción de la carretera.

- ✓ Los días 12, 13 y 14 de noviembre se dio la visita del Dr. Milton Kanji, geólogo experto reconocido mundialmente, quien valora las alternativas de posible solución para la zona del puente Quebrada Laguna, luego de presentar sus conclusiones al CONAVI el Sr. Ministro le pidió que realizara la presentación de sus análisis y conclusiones a la Contraloría General de la República. El 27 de

noviembre se realiza un taller en el CFIA para analizar los temas referentes al puente Laguna asociados a las conclusiones del Dr. Kanji.

- ✓ El 19 de noviembre se llevó a cabo la visita al proyecto mediante la cual se emitió el Acta de Recepción Definitiva de Obra Bajo Protesta. La Constructora Sánchez Carvajal S.A. remitió oficio de respuesta al levantamiento de No Conformidades (SC-CV-1529-10-18) evadiendo las responsabilidades correspondientes.

- ✓ El ICE prepara una oferta para atender el mantenimiento del proyecto en términos de cantidades estimadas según el levantamiento que se ha realizado a la fecha.

- ✓ Se mantienen conversaciones entre personeros del MOPT y el Dr. Allan Astorga Gatjens quien ofrece una cotización para generar y gestionar el procedimiento de solución para el paso por el Humedal la Culebra;

- ✓ Se remite una cotización de parte del ICE para el diseño del camino Intersección de Sucre – Alto Sucre. El ICE está a la espera de la revisión por parte de la Administración para determinar si atiende esta tarea.

- ✓ A diciembre 2018, se cuenta con un avance de 81,30% en la colocación de asfalto.

Se trabaja en una evaluación final de la calidad total del proyecto, evaluando estructuras como cunetas, cunetas en berma, alcantarillas, barreras New Jersey, condición del pavimento, entre otras. Consecuentemente, se definen la cantidad de reparaciones a realizar en las estructuras construidas, así como definir un plan de mantenimiento, con el fin de no poner en riesgo el funcionamiento de las mismas.

Los principales obstáculos presentados en el avance del proyecto a diciembre 2018:

- No contar con el presupuesto requerido para finalizar el proyecto: dada esta situación no se pudo trabajar en obras de estabilización de taludes que están diseñadas.

- Problemas de inestabilidad a lo largo del proyecto: El tema geotecnia del proyecto fue uno de los más importantes obstáculos que se presentaron durante el desarrollo del proyecto. Al cierre del proyecto existen 78 taludes

con problemas de estabilidad, lo que justificó la contratación de geotecnistas expertos para estudiar y determinar las soluciones específicas, pero no se contó con el contenido presupuestario para ejecutarlas.

- En el sector denominado "La Culebra" no se puede trabajar debido a que en el sitio se ubica un humedal que se requiere intervenir, para ello se solicitó un permiso al SINAC basado en el Decreto ejecutivo No. 38838-MINAE.

  No obstante, un grupo ambientalista presentó un recurso de inconstitucionalidad a dicho decreto y a la fecha la Sala Constitucional no se ha pronunciado al respecto. Según el SINAC, hasta que se dé un veredicto sobre el caso, ellos podrían iniciar la revisión del permiso solicitado.

- El diseño del puente Laguna no se ha concretado: esta zona es muy inestable, lo que ha requerido de estudios y del seguimiento respectivo, para la obtención de datos para la evaluación y realización del diseño.

- La mala situación económica del contratista, no le permitió laborar de acuerdo a lo programado, sin lograr avance alguno entre los meses de mayo – octubre de 2018.

  La ejecución presupuestaria del año 2018 fue del 12% y aunque se tenían facturas pendientes, al no estar la empresa al día con sus obligaciones con la CCSS, no se les giró pagos. Esto provocó malestar en sus trabajadores y paro de labores por el no pago de salarios.

- Atrasos por problemas hidrometeoroloígicos intensos (excesos de lluvia) lo que afectó el programa de trabajo a desarrollar.

Fotografía N°3 y N°4.
Sitios con problemas geotécnicos mayores

Puente sobre Quebrada Laguna

Área derrumbe coordenada geográfica
Longitud: 84º 28´27´´O / Latitud: 10º 12´57´´N

3. Proyecto: **Construcción de la carretera a San Carlos, Ruta Nacional No. 35, sección La Abundancia-Ciudad Quesada-Florencia**.

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
							MIDEPLAN	STAP
100% de construcción de la radial La Abundancia - Ciudad Quesada:	39.00%	39.00%	100.0%	100.00%	100.00%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto

Proyecto concluido y en operación desde el 06 de octubre 2018, cumpliendo satisfactoriamente con las metas establecidas en el POI 2018 y PND 2015-2018. Esta meta obtiene una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Alto”.

Fotografía N°5
Rotonda Florencia

A diciembre del 2018 se tiene el siguiente avance:

- ✓ Proyecto concluido y puesto en operación desde el 06 de octubre de 2018. Se trabaja en el cierre financiero de la obra.

Los principales obstáculos que se presentaron durante el desarrollo del proyecto:

- Coordinación con las instituciones que debían realizar reubicación de Servicios Públicos.

- Proceso de expropiaciones muy lento, lo que obligó a la administración del proyecto a realizar una gestión de acercamiento con los vecinos donde se logró tener una buena relación obteniendo permisos de autorización anticipada para realizar trabajos, caso contrario el proyecto no hubiera concluido en octubre 2018.

- Las condiciones meteorológicas adversas (lluvias) en la zona, generó atrasos y una reprogramación de la fecha prevista de terminación del proyecto.

- Flujo vehicular en el sector urbano de la Radial a Ciudad Quesada: se realiza seguimiento continuo al plan de manejo de tránsito con la finalidad de mitigar la afectación.

- Coordinación con Dirección de Ingeniería de Tránsito para implementación de la intersección en McDonald's.
- Coordinación con el departamento de semáforos, para lograr implementar los dispositivos que se requieren, para obtener un óptimo desempeño.

Fotografía No.6
Radial a Ciudad Quesada

4. Proyecto: **Mejoramiento del 30% de la Ruta Nacional No. 160, sección Nosara-Sámara**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
							MIDEPLAN	STAP
30% de Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, tramo Nosara-Samara:	27.50%	20.30%	73.8%	22.80%	30.00%	76.0%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)

Se cumple parcialmente con las metas establecidas en el PND 2015-2018 y en el POI 2018, alcanzando una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como "Parcialmente cumplida" y para la STAP como "Cumplimiento medio".

A diciembre del 2018 se logró el siguiente avance:

- ✓ En el siguiente cuadro se muestra el avance físico del proyecto según las macro-actividades descritas por la dirección del proyecto:

Cuadro No.1
Avance físico del proyecto a diciembre 2018

	Actividades	Programado	Ejecutado	% Avance
1	Limpieza Mecanizada, cunetas y derecho de vía	20,00 km	18,00 km	95%
2	Conformación de superficies no pavimentadas	10,00 km	9,00 km	93%
3	Movimiento de tierras (recuperación del DV)	10,00 km	8,50 km	93%
4	Sustitución de alcantarillas	36 pasos	32 pasos	89%
5	Re-lastrado (material de préstamo)	10,00 km	7,50 km	80%
6	Re-lastrado (material de Subbase)	10,00 km	5,40 km	70%
7	Re-lastrado (material de Base)	10,00 km	1,20 km	12%
8	Colocación de capa asfáltica	10,00 km	0,00 km	0%
9	Señalización horizontal y vertical	10,00 km	0,00 km	0%

- ✓ Actualmente se cuenta con la totalidad del levantamiento topográfico, requerido para el rediseño geométrico, que también se ha completado en su totalidad. Por su parte, las actividades constructivas se circunscriben entre el inicio de la obra y el kilómetro 9+500.

- ✓ De acuerdo con el avance obtenido en la obtención del derecho de vía requerido para la construcción de las obras, así como de los progresos constructivos logrados, se espera que la obra finalice a mediados del año 2019.

- ✓ Como parte de los compromisos institucionales, se inició actividades realizando trabajos de mejoramiento y bacheo con material semi-asfáltico, producto del perfilado de vías principales, en el tramo entre el cruce de Santa Marta y el poblado de Nosara, esto con el fin de asegurar la transitabilidad y mejorar el acceso al proyecto una vez inicien las obras en éste.

- ✓ Se han realizado trabajos de limpieza del derecho de vía, relleno y conformación de la explanada de proyecto, ampliaciones laterales con sustitución de material, acorde con los nuevos requerimientos geométricos de la vía. Evidentemente, para la construcción de la carretera, según el nuevo diseño, se hace necesaria la tala específica de los árboles que se localizan

dentro del nuevo corredor de la vía. Esta actividad se realiza siguiendo las normas de legalidad correspondientes (0+000 hasta 9+000 aproximadamente).

Principales obstáculos presentados en el avance del proyecto a diciembre 2018:

- El proyecto se desarrolló por medio del convenio MOPT-CONAVI, donde el CONAVI proporcionó los materiales requeridos para el proyecto y el MOPT asignaría una brigada de maquinaria compuesta por una niveladora, un retroexcavador, dos excavadoras, un compactador, dos tractores de oruga, dos vagonetas con tanque de agua y seis vagonetas para acarreo y colocación de material, con sus respectivos operadores y el personal de apoyo necesario, administrado por la División de Obras Públicas.

- De conformidad con lo informado por la División de Obras Publicas del MOPT, se requirió utilizar parte de los materiales del proyecto para la atención de emergencias en la región.

  Además, en el IV trimestre 2018, a falta de contenido presupuestario se redujo el avance de las obras, dado que no se aprobaron el pago de viáticos y de horas extras, lo que provocó la reducción del personal técnico-operativo asignado al proyecto.

- Al término del año 2018 se concluyó el convenio MOPT-CONAVI, con un avance físico de la obra del 76%. Se pretende sacar una licitación pública para contratar los servicios de colocación de la carpeta asfáltica en la sección Garza-Nosara.

Fotografías No.7 y No. 8
Proyecto Garza - Nosara

Movimiento de tierra y recuperación del derecho de vía

Corta de Árboles y Colocación de Subbase

5. Proyecto: **Ampliación de la Ruta Nacional No. 1, sección San José-San Ramón**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
							MIDEPLAN	STAP
Ampliación del 30% de la Ruta Nacional No. 1, sección San José – San Ramón:	30.00%	0.00%	0.0%	0.00%	30.00%	0.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo

El proyecto se encuentra en la fase pre-operativa/pre-constructiva, por lo tanto, no cumple con las metas de ejecución establecidas en el PND 2015-2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “No cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Bajo”.

Mediante oficio No. 11936 (DCA-2420) de fecha 11 de octubre de 2017 suscrito por la Contraloría General de la República se autoriza la modificación al contrato original del proyecto (Adenda No. 1) las cuales modifican los siguientes aspectos:

- ✓ Incorporación de la definición de un Manual de Operaciones del Fideicomiso.

- ✓ Variación en la manera de conformar la Unidad Administradora del Proyecto.
- ✓ Variación del mecanismo de Gestión de la Estructuración Financiera del Proyecto.

Se cuenta con el Plan de ejecución del Proyecto (PEP) aprobado mediante oficio UESR-04-2018-0427 (0041), de fecha 16 de noviembre de 2018, para la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) y las Obras Impostergables (OBIs).

Actualmente, el Fiduciario está realizando las actividades propias de esta fase, respecto a la definición de los productos que han sido aprobados y los que se encuentran en ejecución y revisión.

Según la proyección del Plan de Ejecución del Proyecto (PEP), la fecha prevista de la Orden de Inicio para el Diseño y Construcción del Corredor Vial sería para el II semestre del año 2021 (en el caso de las Obras Impostergables (OBIS), la orden de inicio está prevista para junio 2019), dado el desarrollo de gran cantidad de actividades previas al inicio de la etapa constructiva, y que son necesarias para la buena ejecución del proyecto.

Esta meta anual definitiva en el POI-2018 y el PND 2015- 2018 no se va a cumplir debido a que el avance real del proyecto en su etapa actual Pre-constructiva es del 0% a noviembre 2018, dado que aún no se da la orden de inicio del proyecto; el avance en tiempo de ejecución del Fideicomiso (30 años) con corte a noviembre del 2018 es del 5.04%.

6. Proyecto: **Construcción de tres intercambios en carretera de Circunvalación: Paso Ancho, Garantías Sociales, Derecho UCR-Bandera-Guadalupe**.

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
							MIDEPLAN	STAP
100,0% Construcción de Tres Intercambios en Carretera de Circunvalación Paso Ancho, Garantías Sociales, Guadalupe, Bandera-Derecho UCR:	83.00%	0.00%	0.0%	17.00%	100.00%	17.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo

La meta no se cumple según lo establecido en el POI 2018 y PND 2015-2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como "No Cumplida" y para la STAP como "Cumplimiento Bajo".

A diciembre del 2018 se tiene el siguiente avance:

✓ <u>Intercambio Paso Ancho</u>:

Proyecto concluido y puesto en operación desde agosto de 2016.

✓ <u>Intercambio Garantías Sociales</u>:

- Se completó la totalidad de las expropiaciones requeridas para el proyecto.
- Se logró superar los recursos ante la Contraloría General de la Republica respecto al proceso de adjudicación de construcción de obra.
- Se logró la firma del contrato con la empresa contratista.
- Se superaron las apelaciones de los oferentes contra la empresa adjudicada.
- Se adjudicó el contrato de supervisión de obra.
- Se programa dar inicio a la construcción de la obra en enero de 2019, extendiéndose por un espacio de 12 meses.

✓ <u>Intercambio Guadalupe</u>:

- El 17 de octubre se recibieron las ofertas para la licitación de la construcción del paso a desnivel y se trabaja en el proceso de revisión por parte UNOPS.
- Se realizó la visita pre-oferta para oferentes potenciales a la contratación para la Supervisión.

- La firma consultora contratada por parte de UNOPS, finalizó el diseño de optimización eléctrica del proyecto y se obtuvo la aprobación de la CNFL.
- Siguen pendientes las reubicaciones de algunas vallas publicitarias.
- De las 36 expropiaciones involucradas solo quedan pendientes 3 esperando fecha para la entrada en posesión.
- Se estima dar inicio el proceso de construcción en julio del 2019, extendiéndose por 18 meses.

✓ Intercambio La Bandera – Derecho UCR:

- Cuenta con el 100% Diseño aprobado.
- Se continua con la revisión de los términos de referencia y demás documentos contractuales por parte de UNOPS para realizar el concurso para la construcción del proyecto, y otro para adjudicación de la empresa responsable de la supervisión del proyecto.
- De las 28 expropiaciones involucradas se tienen pendientes 5 esperando fecha para la entrada en posesión. Procesos lentos e infructuosos.
- La fecha estimada de inicio de la construcción es el segundo semestre 2019 extendiéndose por 18 meses.

Los principales obstáculos presentados en el avance del proyecto a diciembre 2018:

- Lentos y extensos procesos de expropiaciones.
- La Contraloría General de la Republica no dio su aprobación a la “No Objeción” al proceso de adjudicación de la empresa responsable de la construcción del proyecto de Garantías Sociales, proceso realizado por la UNOPS, hasta que se entregaran todos los expedientes e información relacionada con el proceso de adjudicación, esto atrasó significativamente la orden de inicio del proyecto por más de 6 meses.
- Coordinación con las diferentes empresas de servicios públicos, con el objetivo de planificar la reubicación de todos los servicios. Basados en esta coordinación, se determinó que no era posible la construcción de los tres pasos a desnivel al mismo tiempo o en tiempos coincidentes, principalmente por falta de recursos presupuestarios de estas empresas de servicios, por lo que se debió de definir un programa de trabajo escalonado, para dar orden de inicio a

los 3 proyectos y así minimizar el impacto o caos vial que se presentaría, debido a la ejecución de los trabajos sobre la circunvalación.

Figura No.9
Intercambio Garantías Sociales

7. Proyecto: **Construcción de la carretera de Circunvalación: tramo norte**.

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
							MIDEPLAN	STAP
Construcción del 100% tramo norte de la carretera Circunvalación:	95.00%	25.70%	27.05%	30.70%	100.00%	30.7%	No cumplida	Cumplimiento Bajo

Este proyecto no cumple con las metas establecidas en el PND 2015-2018 y en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “No Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Bajo”.

A diciembre del 2018 se tiene el siguiente avance:

- ✓ En el siguiente cuadro se presenta el avance físico reportado para cada una de las unidades funcionales componentes del proyecto:

Cuadro No.2
Avance físico por Unidad Funcional del proyecto

CIRCUNVALACION NORTE	Peso Pond	avance mensual					
		junio	% avance	setiembre	% avance	diciembre	% avance
Unidad funcional Iº	14.0%	0%	0.0%	0%	0.0%	0%	0.0%
Unidad funcional IIº a	9.1%	0%	0.0%	0%	0.0%	0%	0.0%
Unidad funcional IIº b	15.0%	70%	10.5%	87%	13.0%	89%	13.3%
Unidad funcional IIIº	55.8%	0%	0.0%	25%	13.9%	30%	16.7%
Unidad funcional IVº	6.1%	0%	0.0%	5%	0.3%	10%	0.6%
Unidad funcional Vº	0.0%	0%	0.0%	0%	0.0%	0%	0.0%
Avance físico ponderado total del proyecto:	**100.0%**		**10.5%**		**27.3%**		**30.7%**
Avance físico ponderado alcanzado durante el año 2017:							**5.0%**
Avance físico ponderado alcanzado durante el año 2018:							**25.7%**
% cumplimiento de la meta anual:							**27.0%**

- ✓ Se estima dar Orden de Inicio a la Unidad Funcional II-A durante el primer semestre del año 2019.
- ✓ A nivel superior, la Administración está gestionando conseguir los recursos financieros para las obras de la Unidad Funcional V.
- ✓ Se está en espera de que los Juzgados emitan las resoluciones de entrada en posesión para las Unidades Funcional I y II-A.
- ✓ Se firmó contrato y se dio Orden de Inicio el 03 de noviembre 2018 para ejecutar los trabajos de reubicación de la Red Sanitaria Rivera II.
- ✓ De las 100 propiedades a expropiar en las unidades funcionales I, II, III y IV, 60 de ellas están inscritas a nombre del Estado, 31 en Entrada en Posesión y 9 esperando fecha de entrada en posesión. Para la Unidad Funcional V de 186 propiedades, se cuenta con 62 inscritas a nombre del Estado (33%).

Los principales obstáculos presentados en el avance del proyecto a diciembre 2018:

- Lentos y complejos procesos de expropiaciones.
- El atraso en el inicio del proyecto se da por reiteradas interposiciones de recursos de apelación sobre los procesos licitatorios realizados para contratar la empresa responsable de la construcción de obra.

- Atrasos en la realización de pruebas para definir los diseños finales, en particular, en el área donde se ubica el asentamiento del precario denominado Triángulo de la Solidaridad.
- Reubicación de familias del Triángulo de la Solidaridad, liberando el área requerida para el proyecto.
- Coordinación con las diferentes empresas de servicios públicos para la reubicación de los mismos.
- Construcción de obras adicionales que se han requerido para dar continuidad al proyecto, como es el caso de la construcción de la nueva escuela Rafael Vargas Quirós en Colima de Tibás, misma que se planea concluir en febrero 2019.

Fotografía No.10
Sección Funcional II B – Circunvalación Norte

8. Meta POI 2018 / PND 2015-2018: **Construir 36 puentes en la Red Vial Nacional durante el periodo 2015-2018.**

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	(D) % Avance fisico total acumulado 2015-2018	Meta acumulada según PND 2015-2018	(E) % cumplimiento de la Meta acumulada PND 2015-2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
							MIDEPLAN	STAP
Construcción de 36 puentes en la Red Vial Nacional:	16 puentes	2 puentes	12.5%	22 puentes	36 puentes	61.1%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio (CM)

En el periodo 2015-2018 se construyeron y se pusieron en operación 22 puentes en diferentes rutas nacionales en todo el país, de 36 puentes meta para un cumplimiento del 61,1%; por lo tanto, ésta meta se cumplió parcialmente con lo establecido en el PND 2015-2018 y en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “Parcialmente Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Medio”.

A diciembre del 2018 se tiene el siguiente avance:

A continuación, se enumeran los 22 puentes construidos en el periodo 2015-2018:

- ✓ Cuatro (4) puentes sobre la Ruta Nacional No. 247, sección Campo Cinco – Puerto Lindo.
- ✓ Tres (3) puentes sobre la Ruta Nacional No. 730, sección Canalete Puntarenas – Upala / Los Chiles.
- ✓ Nueve (9) puentes sobre la Ruta Nacional No. 733, sección San Rafael – Chimurria.
- ✓ Tres (3) puentes sobre la Ruta Nacional No. 14, sección Río Claro – Golfito.
- ✓ Un (1) puente sobre la Ruta Nacional No. 304, sobre el Río Guatuso en el límite cantonal Desamparados – Aserrí.
- ✓ Un (1) puente sobre la Ruta Nacional No. 235, Estero Quepos.
- ✓ Un (1) puente sobre la Ruta Nacional No. 147, duplicación del puente sobre el Río Virilla.

Los principales obstáculos presentados durante el periodo 2015-2018 que afectaron significativamente el cumplimiento de la meta a diciembre 2018, son:

- No contar con diseños actualizados y aprobados por parte de la Dirección de Puentes del MOPT para dar inicio de obras. Por lo anterior, al menos 6 puentes tuvieron un retraso de más de 14 meses, para dar orden de inicio.
- A falta de planos de diseño aprobados por la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, no se aprobó la construcción de al menos 7 puentes.
- Los procesos de formulación, análisis y aprobación de órdenes de modificación tardan más de lo previsto, provocando atrasos y suspensiones de proyectos.
- Las aprobaciones a lo interno del CONAVI, de las ordenes de modificación y adendas a proyectos, en el Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos se extienden hasta más de 12 meses para su aprobación, además de presentarse largos períodos para realizar reajustes de obra y su posterior aprobación.
- Condiciones meteorológicas extremas que afectan el cumplimiento de las programaciones del proyecto.
- No contar con los permisos para la corta de árboles y de obra en cauce por parte del MINAET, lo que provocó que 21 puentes de este programa, no se construyeran entre los años 2013 y 2014.
- Reclamos presentados por contratistas ante finiquitos y atención a reclamos administrativos tarda más de lo previsto, por ejemplo, el Puente sobre el río Virilla, en sección de La Trinidad de Moravia-Paracito.
- Requerirse de la contratación de servicios profesionales, puede conllevar a largos procesos administrativos que demoran las mismas. Ejemplo: contratación de un Hidrólogo que definiera las longitudes finales de 4 puentes, para así utilizar los diseños aprobados denominados estándar del MOPT, contratación de Topógrafos, entre otros.
- No concretarse la gestión de compra de pilones en el tiempo requerido para la construcción de 4 puentes.

9. Meta POI 2018 / PND 2015-2018: **Conservación, mantenimiento y rehabilitación de la Red Vial Nacional Pavimentada.**

- **Meta *"Atender 3.450 km de mantenimiento rutinario":***

  Durante el año 2018 la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes atendieron 5.184,00 km de la Red Vial Nacional Pavimentada, en tareas propias de conservación y mantenimiento rutinario, con un cumplimiento de la meta PND 2015-2018 y POI-2018 del 150,3%.

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta 2018	Resultado alcanzado 2018	% cumplimiento	Clasificación de la meta	
				MIDEPLAN	STAP
Atender 3.450 km de mantenimiento rutinario:	3.450,00	5.184,00	150,3%	Cumplida	Cumplido

Según el promedio anual alcanzado durante el periodo 2015-2018, se logró dar mantenimiento periódico a un total de 4.119,73 km/año en la Red Vial Nacional Pavimentada, sobre excediendo la meta anual planteada definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 de 3.450 km/año.

En el PND 2015-2018 se programó atender 13.800,0 km en 4 años, lográndose una atención total de 16.478,92 km sobre excediendo la meta 19,4%

La ejecución presupuestaria para el año 2018 fue de 96,2% producto de una ejecución de 44.709,0 millones de colones en tareas de mantenimiento rutinario de 46.460,00 millones de colones presupuestados.

Es importante señalar que, se cuenta con las contrataciones formales para desarrollar los programas de mantenimiento periódico a la Red Vial Nacional Pavimentada.

- **Meta *"Atender 970 km de mantenimiento periódico":***

  En la gestión realizada durante el año 2018, se atendieron 1.091,06 km de la Red Vial Nacional Pavimentada, en tareas propias de conservación y mantenimiento periódico, con un cumplimiento de la meta establecida del 112,5%.

Meta PND 2015-2018	Meta 2018	Resultado alcanzado 2018	% cumplimiento	Clasificación de la meta	
				MIDEPLAN	STAP
Atender 970 km de mantenimiento periódico:	970,00	1.344,48	138,6%	Cumplida	Cumplido

En promedio anual durante el periodo 2015-2018, se logró dar mantenimiento periódico a un total de 1.145,02 km/año de la Red Vial Nacional Pavimentada, sobre excediendo la meta anual planteada definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 de 970,0 km/año.

En el PND 2015-2018 se programó atender 3.880,0 km en 4 años, lográndose una atención total de 4.580,08 km sobre excediendo la meta 118,0%

Se cuenta con las contrataciones formales para desarrollar los programas de mantenimiento periódico a la Red Vial Nacional Pavimentada.

La ejecución presupuestaria para el año 2018 fue de 96,2% producto de una ejecución de 69.929,0 millones de colones en tareas de mantenimiento rutinario de 72.668,00 millones de colones presupuestados.

10. Meta POI 2018: ***"Atender 1.000 km de mantenimiento en la Red Vial Nacional en Lastre y Tierra".***

Meta POI-2018	Meta 2018	Resultado alcanzado 2018	% cumplimiento	Clasificación de la meta	
				MIDEPLAN	STAP
Atender 1.000 km de mantenimiento:	1.000,00	645,00	64,5%	Parcialmente cumplida	Cumplimiento Medio

La ejecución presupuestaria para el año 2018 fue de 99,64% producto de una ejecución de 8.169,52 millones de colones en tareas de mantenimiento de las diferentes rutas nacionales en lastre y tierra de 8.199,00 millones de colones presupuestados.

11. Meta POI-2018: **Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
				MIDEPLAN	STAP
Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32:	100.00%	0.00%	0.0%	No cumplida	Cumplimiento Bajo

Este proyecto no cumplió con la meta establecida en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como "No Cumplida" y para la STAP como "Cumplimiento Bajo".

- ✓ Cuenta con el 100% Diseño aprobado.
- ✓ Está en proceso la elaboración y firma del contrato de obra respectivo por parte de UNOPS con la empresa adjudicataria para dar la Orden de Inicio.
- ✓ La Adenda No. 3 al MdA ya fue aprobada por el Consejo de Administración del CONAVI y actualmente está en la Contraloría General de la Republica para su autorización.

- ✓ Las 4 propiedades involucradas en este proyecto ya están inscritas a nombre del Estado.

12. Meta POI-2018: **Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
				MIDEPLAN	STAP
Duplicación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147:	55.00%	55.0%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto

Este proyecto cumplió con la meta establecida en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Alto”.

Proyecto concluido y en operación a partir del 10 de agosto de 2018.

Fotografía No. 11
Vista aérea de la estructura del puente.

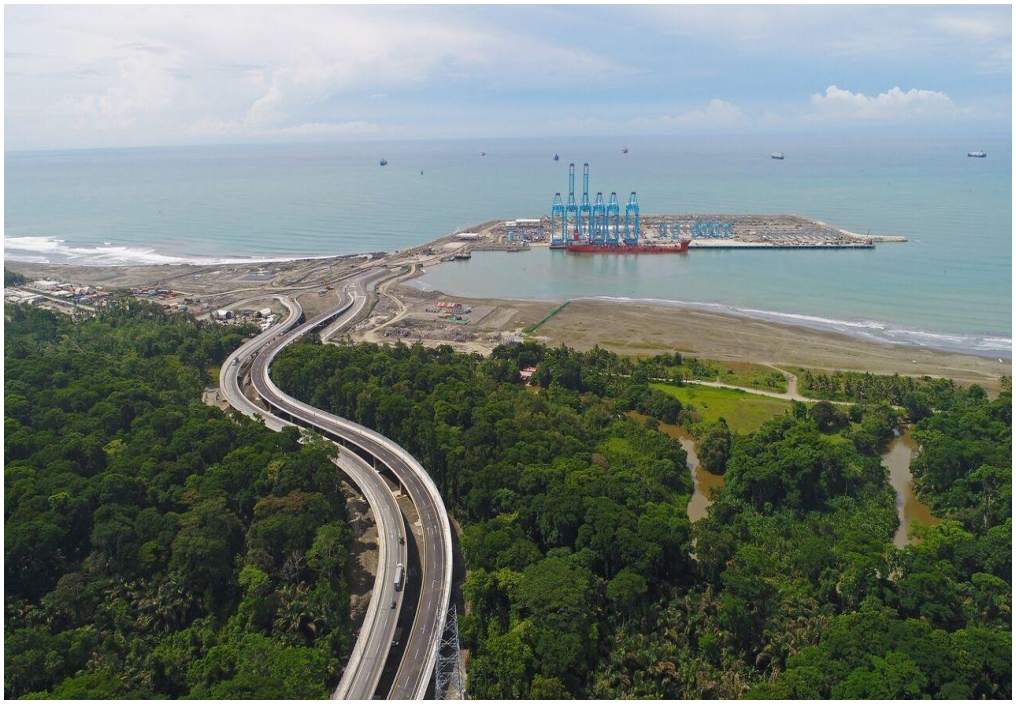
13. Meta POI-2018: **Construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín TCM, Ruta Nacional No 257**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
				MIDEPLAN	STAP
Construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín TCM, Ruta Nacional No 257:	15.00%	15.00%	100.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto

Este proyecto cumplió con la meta establecida en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Alto”.

Se concluyó la construcción en mayo y en operación a partir del 04 de junio de 2018.

Fotografía No.12
Vista aérea del viaducto y detalles finales de la obra.



14. Proyecto meta POI-2018: **Construcción del puente Binacional sobre el Río Sixaola, en la Ruta Nacional No.36**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
				MIDEPLAN	STAP
Construcción del puente binacional Sixaola sobre la Ruta Nacional No. 36:	100% diseño / 100% construcción	100% diseño / 7.35% Construcción	100% diseño / 7.35% construcción	No cumplida	Cumplimiento Bajo

Este proyecto no cumplió con la meta establecida en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “No Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Bajo”.

A diciembre del 2018 se tiene el siguiente avance:

- ✓ Etapa de diseño: 100%

  El 12 de febrero de 2018, UNOPS emitió un certificado de aprobación del diseño final con condiciones específicas que debe verificar el contratista durante la etapa de ejecución.

- ✓ Etapa constructiva: 18,4%.

  El proyecto estuvo suspendido del mes de setiembre 2017 hasta el 17 de setiembre 2018, sin embargo, el avance se refleja en las siguientes macro actividades:

  - ✓ Limpieza y otras obras: Avance del 85%; se mantienen operaciones del lado de Costa Rica, avanzando con la construcción del puente temporal que servirá de paso durante la etapa de construcción. El Contratista ha construido su plantel de operaciones y su patio de almacenamiento de equipo y materiales del lado de Costa Rica, además de avanzar en la tala de árboles.
  - ✓ Remoción del puente ferroviario: Avance 100%; la parte que falta por desmantelar es la del lado panameño.
  - ✓ Construcción del puente temporal u obra falsa: Avance 100%, se construyeron un total de 140 metros del puente temporal según lo planeado.

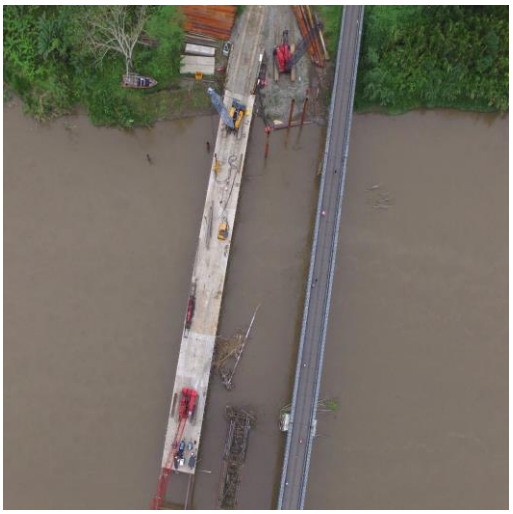
- ✓ Construcción del puente definitivo: Avance 6,85%. Se finalizó la construcción de la ataguía, para la Pila #3, adicionalmente se trabajó la ataguía parcial de la pila #2, se han finalizado la hechura de las secciones de los pilotes en ambos países. Se espera iniciar pronto con las excavaciones de los pilotes, realizar el traslado de los servicios público en ambos países, así como las demoliciones de las estructuras o edificios en la zona.
- ✓ Según la Dirección del proyecto, para diciembre 2018, se proyecta alcanzar el 7,10% de la etapa de construcción de la obra.

Se tienen los planos visados por el CFIA, situación que permitirá girar la orden de reinicio al proyecto, en conjunto con la aprobación de la adenda panameña.
Se cuenta con la aprobación de la distribución de cargas financieras del proyecto en 50-50 por medio de la respuesta emitida por el Viceministro de Obras Publicas de Panamá Ing. Erich R. Velásquez Flors.

Los principales obstáculos que se presentaron durante el desarrollo del proyecto:

- Uno de los principales obstáculos reportados por la Unidad Ejecutora del proyecto, es la falta de un Gerente de Proyecto de UNOPS para lograr una efectiva coordinación de programas de trabajo y en resolución de conflictos que se presentan en el desarrollo del proyecto entre las ambas unidades ejecutoras de Costa Rica y Panamá.

Fotografía No. 13
Vista aérea de la estructura del puente.



15. Proyecto meta POI-2018: **Ampliación de la Radial Lindora – Belén, en la Ruta Nacional No.147 y obras conexas**:

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
				MIDEPLAN	STAP
Ampliación de la Ruta Nacional No. 147: Radial Lindora	100% diseño / 100% construcción	100% diseño / 0% construcción	100% diseño / 0% construcción	No cumplida	Cumplimiento Bajo

Este proyecto no cumplió con la meta establecida en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “No Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Bajo”.

A diciembre del 2018 se tiene el siguiente avance:

✓ Etapa de Diseño: 100%

- Se realizó la entrega de los Diseños Finales y expediente técnico a la Administración por parte de UNOPS, mediante el oficio UNOPS/2018/20240/DKL/072 en setiembre, por lo cual se da como recibido a satisfacción de la Administración de los planos. Adicionalmente se realizó la entrega por parte de la CNFL los diseños de la iluminación del proyecto.
- En este diseño final se incorporaron los diseños de reubicación de servicios públicos aprobados por el A y A.

✓ Etapa de construcción: 0%.

- Se revisaron y aprobaron las bases de licitación, contrato y listas para la publicación de la Licitación para la Contratación de la empresa constructora del proyecto, publicándose el 29 octubre 2018, por parte de UNOPS; además se realizó una visita de pre-oferta con los potenciales contratistas.
- Se continua en el proceso de realización y revisión de las bases de licitación para la contratación de la Supervisión de la construcción del proyecto.
- Se presentó una audiencia especial debido a un Recurso de objeción interpuesto por CEMEX en contra del cartel de licitación, el cual posterior a la respuesta de la Administración, fue declarado sin lugar por parte de la

Contraloría General de la Republica; por lo tanto, se trasladó la fecha de recepción de ofertas para el 7 de enero 2019.

- Se aprobó el Informe de excepción para la Adenda No.2, programando enviar a la Contraloría General de la Republica en enero 2019 para aprobación.

Los principales obstáculos que se presentaron durante el desarrollo del proyecto y que han incidido en el cumplimiento de las metas planteadas:

- Problemas con la definición de abogado encargado para el proyecto, lo anterior para la revisión de la adenda No.2

- Presentación de un recurso de apelación al cartel ante la Contraloría General de la República.

16. Meta POI-2018: **6 Diseños de Proyectos Viales:**

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimien-to meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación:	
				MIDEPLAN	STAP
6 Diseños de Proyectos Viales:	6	12	200.0%	Cumplida	Cumplimiento Alto

Esta meta se cumplió según lo establecido en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Alto”.

Durante el presente año 2018 se realizaron y aprobaron 12 diseños para un cumplimiento de la meta anual del 200%, superándose la meta establecida

17. Meta POI-2018: **11 Estudios de Pre-inversión:**

Meta PND 2015-2018 / POI-2018	Meta anual 2018	(B) % Avance fisico a diciembre 2018	(C) % cumplimiento meta ANUAL 2018	Clasificación de la meta según criterio de evaluación de:	
				MIDEPLAN	STAP
11 Estudios de Pre inversión: (*)	11	12	109.1%	Cumplida	Cumplimiento Alto

Esta meta se cumplió según lo establecido en el POI 2018, obteniendo una clasificación según los criterios de evaluación de MIDEPLAN como “Cumplida” y para la STAP como “Cumplimiento Alto”.

Se concluyeron 12 estudios y fueron enviados para revisión por parte del MIDEPLAN y MOPT, para un avance en el cumplimiento de esta meta del 118,2%; estos estudios son los siguientes:

1. Estudio del proyecto Puente Peatonal Alto de Ochomogo RN No2 (Recurso de Amparo): este inicialmente no estaba dentro de la programación anual, sin embargo, por ser una solicitud de la Sala Constitucional, se brindó la prioridad correspondiente.
2. Estudio del proyecto Ruta N° 212 - Construcción de Puente sobre el Río Damas, Desamparados.
3. Ruta Nacional Nº 112 - Diseño para la sustitución del puente sobre el Río Tibás
4. Ruta Nacional N° 402 - Construcción de puente sobre río Birrís (límite cantonal Oreamuno/Alvarado).
5. Ruta Nacional Nº 34 - Diseño para la rehabilitación del puente s/el Río Tárcoles
6. Ruta Nacional N° 36 - Construcción de puente sobre el Río La Estrella
7. Ruta Nacional N°141 - Sustitución del puente sobre el río Fortuna
8. Ruta Nacional N°141 - Sustitución del puente sobre el río Peñas Blancas
9. Ruta Nacional Nº118 - Diseño para la sustitución del puente sobre el Río Colorado.
10. Ruta Nacional Nº 239 - Diseño para la sustitución del puente sobre el río Quebrada Honda.

11. Ruta Nacional Nº 5, Sección San Juan de Tibás-Santo Domingo de Heredia.
12. Ruta Nacional Nº 415, Mejoramiento de la sección Turrialba-La Alegría

Como una estrategia desarrollada para realizar los estudios de pre inversión, fue establecer una priorización de los estudios a elaborar, tomando en cuenta la actualización de la programación de los procesos de contratación de la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, con el fin de contar con el estudio previo al inicio del proceso de contratación.

Los principales obstáculos que se presentaron durante el presente año y que han incidido en el desarrollo de los estudios de pre inversión, son:

- Falta de información requerida para completar los estudios de pre-inversión, y el tener que acudir a diferentes dependencias para la recopilación de la información de los proyectos y así completar los estudios en proceso.

Cumplimiento de metas de la Administración Superior

El grupo de Administración Superior está constituido por 24 unidades organizativas, que desarrollan objetivos estratégicos desde su función como unidad, en búsqueda de alcanzar efectivamente el siguiente objetivo estratégico:

> "Mejorar a un 82**%** el Índice de Gestión Institucional (IGI) en un plazo de un año, a través de una efectiva planificación integral de las diferentes dependencias de la Institución, para concretar la misión del CONAVI, mejorando en desempeño e imagen institucional."

Este grupo de **Administración Superior**, tienen un total de 35 objetivos estratégicos incluidos en el POI-2018, a ser desarrollados por las diferentes 24 unidades organizativas.

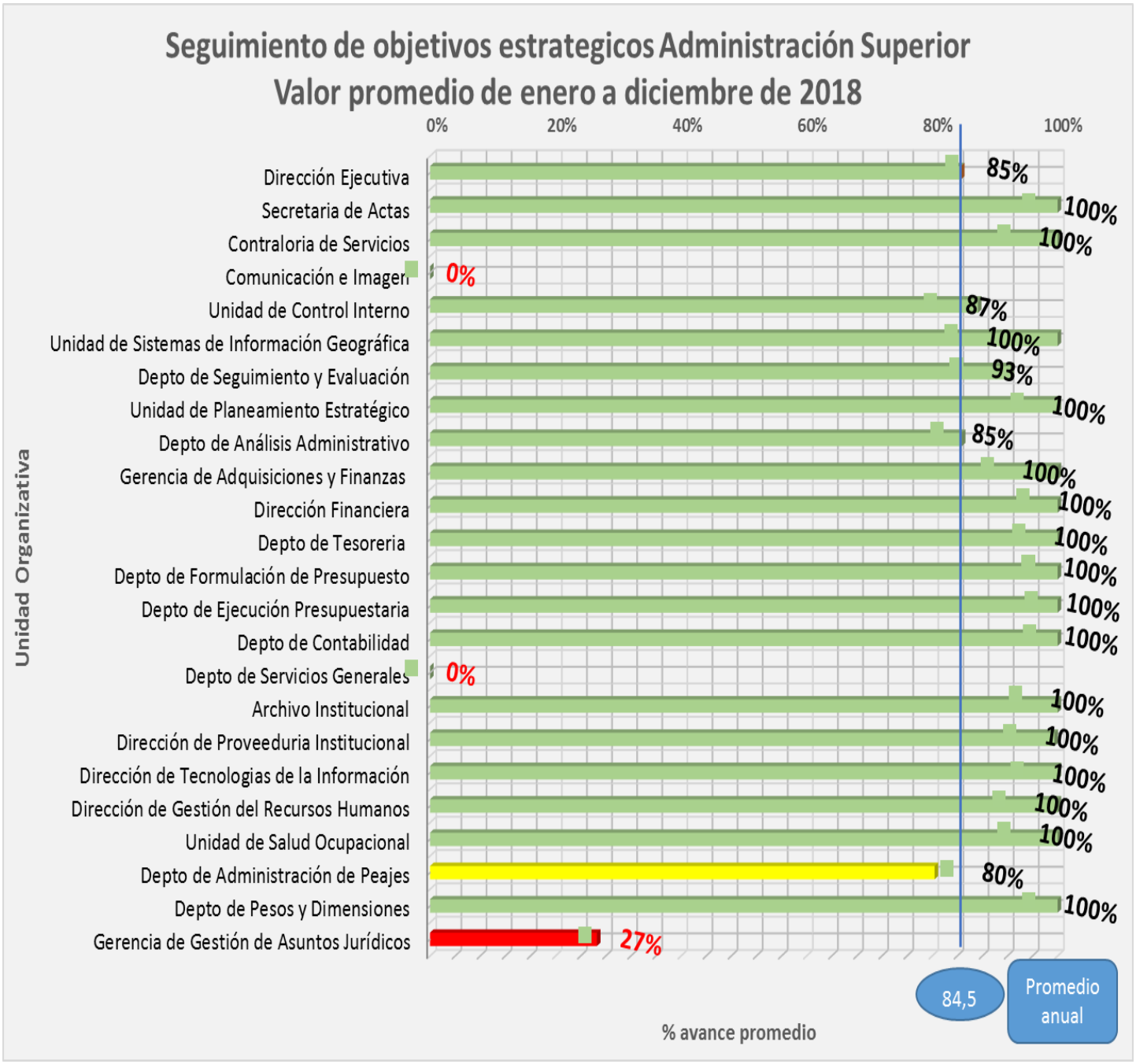
El cumplimiento promedio de estos objetivos anuales es del **84,5%** resultado de la gestión realizada por estas 24 unidades organizativas y que será reflejado directamente en el Índice de Gestión Institucional 2018, evaluación anual realizada por la Contraloría General de la República.

En el siguiente cuadro se muestra el cumplimiento efectivo de objetivos POI 2018 para el grupo de Administración Superior:

Cumplimiento de objetivos:	Unidades Organizativas	%
al 100%	17	71%
entre 85-95%	4	17%
menor 85%	1	4%
No desarrollaron el objetivo	2	8%
Total Unidades Organizativas:	**24**	**100%**

En el siguiente grafico se muestra el cumplimiento promedio de cada unidad organizativa en el desarrollo de sus objetivos estratégicos POI 2018:

Gráfico No. 2
Porcentaje cumplimiento de Objetivos POI 2018 por Unidad Ejecutora



Anexo N°2. Informe de seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo, período 2015 – 2018 - MIDEPLAN

- Informe de Requerimientos de Información Cualitativa Anual 2018.
- Matriz Oficial de Requerimientos Cuantitativos

Contribución de los objetivos institucionales del CONAVI en las metas sectoriales del PND 2015 - 2018

Desde su conceptualización, el PND identificó la necesidad de invertir en el sector transporte e infraestructura, esto debido a su estrecha relación con el desarrollo de otros sectores como lo es la economía nacional, por su capacidad de promover actividades económicas generadoras de divisas, como el turismo y las exportaciones; sin dejar de lado el componente social, por su contribución al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, mediante la movilización de bienes y servicios, de forma eficiente y segura.

Es así, como este plan se propuso alcanzar en el área de interés, cuatro metas sectoriales direccionadas en mejorar la competitividad de la nación, respecto a la calidad de la infraestructura de los diferentes modos de transportes, utilizando como punto de partida las posiciones alcanzadas por el país en el año 2014, en el Índice de Competitividad Global, en lo referente a infraestructura en carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos.

Al ser CONAVI una entidad dedicada a conservar, recuperar, mejorar y construir la Red Vial Nacional, su participación en el PND ha sido clave, por su aporte en la meta sectorial de mejora en la calidad de la infraestructura vial, misma que buscó para un período de cuatro años, pasar del puesto No.119 al No.114.

Para ello, se formularon cuatro programas con proyectos de mejora y construcción de infraestructura en la Red Vial Nacional, con una responsabilidad compartida entre MOPT y CONAVI; para lo cual, este Consejo contribuyó en la planificación, administración, gestión y ejecución de los siguientes proyectos:

- Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica

- Ruta N°1, ampliación de la sección Cañas – Liberia (mejoramiento vial y construcción de puentes y pasos a desnivel).
- Ruta N°2, ampliación de la sección Río Frío – Limón (30% avance).
- Ruta N°35, construcción de la sección Sifón – La Abundancia.
- Construcción de la Radial La Abundancia - Ciudad Quesada.
- Ruta N°160, mejoramiento de la sección Nosara - Samara (Etapa Nosara – Garza).
- Ruta N°1, ampliación de la sección San José – San Ramón (30% avance).

- Programa de Obras Urbanas de la Red Vial Nacional
  - Ruta N°39, construcción de cuatro intercambios: Paso Ancho, Garantías Sociales, Guadalupe y Derecho (UCR) – Bandera.
  - Ruta N°39, construcción del tramo norte de Circunvalación.
  - Ruta N°3, mejoramiento de la sección Pozuelo – Jardines del Recuerdo.

- Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional
  - Construcción de 36 puentes.

- Programa de conservación de la Red Vial Nacional.
  - 970 kilómetros anuales de mantenimiento periódico.
  - 3.450 kilómetros anuales de mantenimiento rutinario.

Análisis del comportamiento de las metas sectoriales para el período 2015-2018.

Como punto de partida, se debe aclarar, que conforme con los requerimientos de formulación, seguimiento y evaluación del PND período 2015 - 2018, las metas no consideran las etapas de pre-inversión, diseño y condiciones previas a la construcción de las obras; en otras palabras, las metas del PND únicamente se enfocaron en los logros alcanzados producto de la ejecución de los proyectos.

Referente a los proyectos con meta en el Programa de obras viales de la Red Vial Nacional Estratégica, para el período 2016 se logró concluir -según lo programado- el proyecto de ampliación y mejoramiento vial de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas – Liberia, lo que ha generado importantes beneficios para la población usuaria, especialmente en el sector turismo y en el de transporte de mercaderías, esto porque la sección mejorada forma parte del Corredor Mesoamericano Pacífico de Integración Regional.

De igual forma, se concluyó exitosamente la construcción de la Radial La Abundancia – Ciudad Quesada, proyecto que se conceptualizó con el fin de brindar un mayor dinamismo a la economía de la Región Norte del país, principalmente por su vocación agrícola y ganadera.

Por su parte, el proyecto de construcción Sifón – La Abundancia finalizó contractualmente sin la conclusión de todas las obras originalmente presupuestadas.
Si bien, no se logró alcanzar el objeto de la contratación, actualmente se prosigue con la formulación de un nuevo proyecto, que permita solucionar de forma definitiva los problemas que han impedido -por varios años- finalizar esta obra de infraestructura vial, que a todas luces mejorará la conectividad entre las regiones Central y Huetar Norte.

De los proyectos restantes, para el período de análisis se lograron alcanzar progresos significativos; sin embargo, con cumplimientos poco satisfactorios según los parámetros de evaluación del PND.

Aun así, se espera que el proyecto de mejoramiento vial Sámara – Nosara, en su sección Garza – Nosara, misma que constituye aproximadamente el 30% de todo el proyecto y que, se equipara con la meta establecida por el PND, se finalice en los próximos meses del 2019.

Finalmente, los proyectos de cumplimiento menos satisfactorio, lo constituyen el fideicomiso de la Ruta N°1 “San José – San Ramón” y el proyecto de financiamiento externo de la Ruta N°32 “Río Frío – Limón”. Esto, principalmente porque tanto la

planificación como la logística constructiva, requieren de la articulación de diferentes entidades, tanto de la Administración como grupos no estatales, lo que en cierta medida ha generado atrasos ajenos a la gestión institucional.

En el Programa de obras urbanas de la Red Vial Nacional, se establecen tres metas para el CONAVI, de las cuales una se compone de cuatro proyectos. De éstas destaca, la finalización del intercambio a desnivel de Paso Ancho, el cual se construyó entre los años 2015 y 2016, cumpliendo a cabalidad con lo programado en el PND.

Por otra parte, el proyecto de mejoramiento vial de la sección Pozuelo – Jardines del Recuerdo, con un atraso en la fecha programada para su inicio, cumple finalmente la meta a satisfacción, a razón de que el mismo ya está en operación.

Los restantes proyectos ubicados en la Ruta N°39 o “Circunvalación”, poseen avances significativos que permitirán su conclusión en el corto plazo, como lo es el caso de Circunvalación Norte programado para finalizar en el 2021, el Intercambio de las Garantías Sociales para el 2020, el Intercambio de Guadalupe con inicio en el 2019 y finalización en el 2021 y la Bandera – Derecho (UCR) para iniciar en el 2020 y finalizar en el 2023. No obstante, en función de los parámetros de evaluación del PND, los anteriores se deberán de calificar como meta de cumplimiento no satisfactorio.

Del Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional, para el período 2015 - 2018 se lograron concluir un total de 22 estructuras de los 36 puentes originalmente considerados en la meta, cumpliendo parcialmente con el programa y con una calificación “poco satisfactoria”.

Finalmente, para el Programa de conservación de la Red Vial Nacional, el CONAVI cumplió satisfactoriamente con las metas anuales del PND, correspondientes al mantenimiento periódico y rutinario de las rutas nacionales pavimentadas.

Cabe señalar que, el CONAVI trabajó arduamente en todo el cuadrienio, con el fin de alcanzar las condiciones idóneas y necesarias para iniciar con las etapas de construcción

de los proyectos que conforman los diferentes programas del PND, esfuerzos que no se ven reflejados y cuantificados en las metas de dicho Plan.

Algunos de dichos esfuerzos contemplan la creación y conformación de las Unidades Ejecutoras encargadas de los proyectos, la formulación y elaboración de los diseños completos, obtención de permisos ambientales, contrataciones de consultorías, reubicación de servicios públicos y remoción de vallas publicitarias, procesos de recuperación de los derechos de vía y expropiaciones, formalización de adendas, entre otros.

En casos más puntales, como el proyecto de construcción del corredor norte de Circunvalación, ha sido necesario realizar gestiones que comúnmente se salen de las competencias de este Consejo, como lo es la construcción de una escuela pública y la reubicación de un grupo de familias ubicadas en el Triángulo de la Solidaridad.

Para mayor claridad al respecto, se brindan los siguientes cuadros con la información referente al cumplimiento de las metas establecidas en el PND 2015-2018:

Tabla N°3. Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 "Alberto Cañas Escalante"

Metas Consejo Nacional de Vialidad

Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica

Meta del período 2015-2018	2015		2016		2017		2018	
	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta
Construcción del 77,20% del tramo **Cañas - Liberia** de la radial Abundancia -Ciudad Quesada 2014: 22,8% 2015: 79,35% 2016: 100%.	Construcción	Satisfactorio	Construcción **Proyecto concluido**	**Satisfactorio**	**Proyecto concluido**	**Satisfactorio**	**Proyecto concluido**	**Satisfactorio**
Ampliación del 30% la **Ruta No. 32**. Sección: Santa Clara de Guápiles. (Intersección Ruta N°4)-Limón. 2017: 10% 2018: 30%	Publicación de la ley Pre inversión Creación Unidad Ejecutora Adquisición de derecho de vía	No aplica	Diseño Adquisición del derecho de vía	No aplica	Diseño Contratación Gestor de proyecto y consultores Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Diseño Tala y limpieza del derecho de vía Traslado de servicios públicos Colocación de pilotes para los puentes	No satisfactorio
35% de construcción del tramo Sifón – Abundancia. 2016: 90% 2017: 100%	Construcción	Poco satisfactorio	Construcción	Poco satisfactorio	Construcción	Poco satisfactorio	**Finalizado contractualmente,** pero sin alcanzar el objeto de la contratación	No satisfactorio
9.1.1.3.3 2015-2018 (1) Construcción del 100% de la radial Abundancia -Ciudad Quesada. 2015: 60% 2016: 45%. 2017: 90%. 2018: 100%	Diseño Adquisición del derecho de vía Inicia construcción	Poco satisfactorio	Construcción	Poco satisfactorio	Construcción	Satisfactorio	Construcción **Proyecto concluido**	**Satisfactorio**
Mejoramiento del 30% del tramo Nosara-Sámara. 2017: 10% 2018: 30%	Adquisición del derecho de vía	NA	Adquisición del derecho de vía Diseño (sección Garza - Nosara)	NA	Diseño (sección Garza - Nosara) Construcción	Satisfactorio	Construcción tramo Garza - Nosara	Poco satisfactorio
30% de la ruta San José- San Ramón ampliada. 2017: 10% 2018: 30%	NA	Pre inversión Contrato Fideicomiso	Pre inversión Creación Unidad Ejecutora Contrato Fideicomiso	NA	Adenda contrato de fideicomiso	No satisfactorio	Planificación (Elaboración de estudios técnicos, viabilidad legal y operativa, entre otros)	No satisfactorio

Nota: La meta "41% Construcción sección Los Chiles - Río Infiernito, Ruta N°856 (secciones 1 y 2)" fue eliminada. MIDEPLAN (DM-465-2017). Fuente: Unidades Ejecutoras – CONAVI, enero 2019.

Tabla N°4. Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 "Alberto Cañas Escalante"

Metas Consejo Nacional de Vialidad

Programa de Obras Urbanas de la Red Vial Nacional

Meta del período 2015-2018	2015		2016		2017		2018	
	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta	Etapa de proyecto	Cumplimiento de la meta
100% de los tres Intercambios en carretera de circunvalación: **Paso Ancho** 2015: 90% 2016: 100%	Construcción	Poco satisfactorio	Construcción **Proyecto concluido**	**Satisfactorio**	**Proyecto concluido**	**Satisfactorio**	**Proyecto concluido**	**Satisfactorio**
100% de los tres Intercambios en carretera de circunvalación: **Garantías Sociales** 2015: 10% 2016: 60% 2017: 90% 2018: 100%	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Finalización del Diseño y firma de contratos para la construcción y supervisión de la obra	No satisfactorio
100% de los tres Intercambios en carretera de circunvalación: **Bandera - Derecho UCR** 2015: 10% 2016: 57% 2017: 90% 2018:100%	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Diseño finalizado Expropiaciones Elaboración y revisión de TdR para la construcción y supervisión de la obra	No satisfactorio
100% de los tres Intercambios en carretera de circunvalación: **Guadalupe** 2015: 10% 2016: 57% 2017: 90% 2018:100%	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Diseño finalizado Recepción y revisión de ofertas para la licitación de la construcción Publicación del cartel de supervisión	No satisfactorio
Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación: 2015: 70% 2016: 25%. 2017:80%. 2018: 100%	Pre inversión Diseño Adquisición y liberación del derecho de vía	No satisfactorio	Pre inversión Diseño Adquisición y liberación del derecho de vía	No satisfactorio	Inicia construcción	No satisfactorio	Construcción	No satisfactorio
Mejoramiento del 100% del tramo Pozuelo Jardines del Recuerdo. 2015: 40% 2016: 100%	Pre inversión Diseño Adquisición del derecho de vía	No satisfactorio	Construcción	Poco satisfactorio	Construcción **Proyecto concluido**	**Satisfactorio**	**Proyecto concluido**	**Satisfactorio**

Fuente: Unidades Ejecutoras – CONAVI, enero 2019.

Tabla N°5. Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 "Alberto Cañas Escalante"

Metas Consejo Nacional de Vialidad

Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional y Conservación de la red Vial Nacional

Meta del período 2015-2018	2015		2016		2017		2018	
	Logros	Cumplimiento de la meta	Logros	Cumplimiento de la meta	Logros	Cumplimiento de la meta	Logros	Cumplimiento de la meta
Construcción de 36 puentes. 2015: 13 2016: 22 2017: 25 2018: 36	Construcción Concluidos 9 puentes	Poco satisfactorio	Construcción Concluidos 17 puentes	Poco satisfactorio	Construcción Concluidos 20 puentes	Poco satisfactorio	Construcción Concluidos 22 puentes	Poco satisfactorio
Mantenimiento rutinario de 3.450 km cada año en la red vial nacional pavimentada	3.441,99 km	**Satisfactorio**	4.052,53 km	**Satisfactorio**	3.800,00 km	**Satisfactorio**	5.183,91 km (*)	**Satisfactorio**
Mantenimiento periódico de 970 km cada año en la red vial nacional pavimentada	1.211,12 km	**Satisfactorio**	974,15 km	**Satisfactorio**	1.344,48 km	**Satisfactorio**	1.091, 06 km (*)	**Satisfactorio**

(*) Información suministrada por la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes a octubre del 2018.
Fuente: Unidades Ejecutoras - CONAVI, enero 2019.

El grado de satisfacción indicado en las tablas anteriores responde a una apreciación institucional y no a los criterios de evaluación de los entes fiscalizadores (Mideplan o la STAP del Ministerio de Hacienda).

Justificación de los resultados alcanzados en el período.

En términos generales es posible afirmar que los proyectos que concluyeron de acuerdo a lo establecido en el PND se debe, pero no se limita a las siguientes circunstancias:

- Se logró completar todos los requerimientos técnicos, ambientales, legales y administrativos, lo que en su momento, permitió asegurar la disponibilidad de recursos y las condiciones necesarias para la ejecución de los proyectos, tales como la publicación de los decretos de conveniencia nacional e interés público necesarios para gestionar la corta de árboles, recepción de viabilidad ambiental, relocalización de servicios públicos y remoción de vallas publicitarias, contratación de servicios de apoyo como regencias ambientales, topografía, servicios de supervisión, entre otros.

- Se dio una planificación adecuada de las actividades y el cumplimiento oportuno de las programaciones previamente establecidas.

- Se contó con el apoyo de jerarcas del sector y colaboración de otras instituciones que participaron en el proceso, esto producto de una adecuada coordinación y comunicación interinstitucional.

- Cuando el proyecto así lo permitió, se llevó a cabo un único proceso de contratación para el diseño y la construcción de las obras, lo que redujo sustancialmente el plazo de ejecución del mismo y las gestiones de contratación producto de la eliminación, de al menos un concurso licitatorio.

En contraposición, entre los factores que afectaron el cumplimiento de las metas y con ello, la generación de resultados insatisfactorios de los proyectos incluidos en el PND, se lograron enumerar los siguientes:

- No contar de forma oportuna con personal suficiente y capacitado, así como con un equipo profesional especializado para la atención y administración de procesos calificados como de alta complejidad.

- Falta de experiencia institucional y nacional en modelos de financiamiento y de gestión novedosos aplicables en determinados proyectos, principalmente relacionados con fideicomisos o Alianzas Público Privadas; lo que ha obligado a generar a nivel institucional de una curva de aprendizaje, en lo referente a la adquisición de conocimientos y de capacidades.

- No contar oportunamente con los recursos e instrumentos financieros necesarios.

- Los plazos estimados para los concursos de las contrataciones mediante entidades no estatales como la UNOPS, así como los procesos relacionados con la gestión de fideicomisos, por sus características particulares consumen más tiempo de lo originalmente presupuestado, dada la necesidad de presentar múltiples aclaraciones y complejos análisis solicitados por el ente contralor.

- La carencia de las competencias del MOPT – CONAVI para ejecutar en su totalidad los procesos de adquisición del derecho de vía y expropiaciones. Además, el trámite completo de expropiación y puesta en posesión por parte de la Administración, no son lo suficientemente expeditos.

- La necesidad de articular con otras instituciones que no forman parte del sector y por ende, con diferentes prioridades. Tal es el caso, de la construcción del proyecto de Circunvalación Norte, donde se requirió de la participación del MEP y del MIVAH, en lo referente a la reubicación de una escuela pública y parte de un asentamiento familiar en condiciones de precario.

- Cuando los diseños de proyectos requieran ajustes dentro de los plazos contractuales de ejecución de obra.

- La discontinuidad en los contratos de servicios de supervisión, lo que ha obligado en su momento, a una interrupción o alteración en el ritmo de avance y atrasos en las programaciones.

Medidas correctivas empleadas con el fin de disminuir el rezago en el cumplimento de las metas institucionales.

Dentro de las competencias de la Institución, se buscó implementar algunas medidas correctivas, formuladas de conformidad con la información brindada por las unidades ejecutoras de los proyectos que, a criterio de las mismas, permitieron o pudieron reducir el rezago en que se encontraban algunos proyectos. Entre ellas se enumeran las siguientes:

- Contratar oportunamente el personal requerido por las Unidades Ejecutoras, a fin de cumplir con la programación contractual de los proyectos.

- Mayor control en el seguimiento de las programaciones de los proyectos y valorar el nivel de cumplimiento de las mismas.

- Definir e implementar estrategias y ajustes en las programaciones de los proyectos, en función de los riesgos identificados.

- Buscar la colaboración de todas las instancias que podrían verse afectas por el proyecto, a fin de buscar su colaboración, desde las primeras etapas de desarrollo del mismo.

- Extender las jornadas de trabajo y definir estrategias en sitio, principalmente en época de verano, de forma que se integren diferentes frentes de trabajo y se mejore el avance en la ejecución de las obras constructivas.

- Dar seguimiento proactivo a las gestiones y trámites realizados en otras instituciones del sector o a nivel intersectorial.

- Brindar el seguimiento y procurar el cumplimiento oportuno de las condiciones y etapas previas de los proyectos, para evitar atrasos una vez iniciadas las obras constructivas.

Inversiones realizadas por CONAVI para la atención de la Red Vial Nacional

✓ Inversión realizada según modo de transporte.

El Consejo Nacional de Vialidad invirtió un monto aproximado superior a los 985 mil millones de colones en el período 2015 – 2018, para la ejecución de los proyectos de construcción y consultorías incluidas en el POI, dentro de los cuales, se ubican también aquellos proyectos que contribuyeron en el logro de las metas sectoriales establecidas en el PND.

Para el programa presupuestario 003 (ver tabla N°4), la inversión realizada corresponde al mejoramiento y construcción de obra en la red vial nacional, así como la contratación de consultorías como la elaboración de estudios básicos, de preinversión y diseños, entre otros.

Así mismo, la inversión en la conservación de las rutas nacionales, corresponde al programa presupuestario 002, que incluye el mantenimiento de las rutas en lastre y tierra, mantenimiento de puentes, además de la conservación de la red vial nacional pavimentada, cuya meta institucional se refleja en el PND 2015-2018.

En la Tabla N°4, se muestra el detalle de la ejecución presupuestaria institucional por programa, para el período 2015 – 2018:

Tabla N°6. Detalle de la ejecución presupuestaria 2015 - 2018 por Programa.

Año	Programa	Presupuesto Total (millones ₡)	Ejecutado (millones ₡)	Ejecución
2015	001	5.606,04	4.428,17	79,0%
	002	129.499,28	106.786,80	82,5%
	003	303.552,32	87.546,06	28,8%
	004	5.171,97	3.815,21	73,8%
	Total	**443.829,61**	**202.576,24**	**45,6%**
2016	001	5.627,87	4.404,97	78,3%
	002	135.969,77	103.751,89	76,3%
	003	268.460,08	161.091,29	60,0%
	004	4.767,78	2.930,73	61,5%
	Total	**414.825,50**	**272.178,87**	**65,6%**
2017	001	5.921,10	4.428,95	74,8%
	002	163.365,65	141.426,38	86,6%
	003	294.295,75	87.032,61	29,6%
	004	5.811,70	3.220,67	55,4%
	Total	**469.394,20**	**236.108,61**	**50,3%**
2018	001	6.571,49	5.285,38	80,4%
	002	158.490,51	151.004,82	95,3%
	003	244.196,65	114.799,43	47,0%
	004	6.338,47	4.214,86	66,5%
	Total	**415.597,11**	**275.304,50**	**66,2%**

Fuente: SIFCO – CONAVI, enero 2019.

- ✓ Inversión realizada con recursos externos, públicos y privados.

  En las siguientes tablas se muestran tanto el presupuesto anual, como la ejecución presupuestaria en el período 2015 – 2018, según la fuente de financiamiento.

Tabla N°7. Presupuesto anual por fuente de financiamiento

Código	Fuente/ Año	Monto presupuesto para el período:			
		2015	2016	2017	2018
	Monto (millones ₡)	**443.829,61**	**414.825,50**	**469.394,20**	**415.597,11**
02	Ingreso de Capital y Corriente	44,07%	54,97%	57,50%	61,50%
04	BCIE	25,21%	15,83%	10,07%	10,23%
07	Chilamate	0,003%	0,0004%	0,0005%	
08	San Carlos y Proyectos varios	0,61%	0,56%	0,49%	
10	CNE Calero	3,37%	3,31%	2,90%	3,13%
11	Conservación vial y otros	3,95%	4,09%	3,61%	1,28%

Tabla N°7. Presupuesto anual por fuente de financiamiento (Continuación…)

Código	Fuente/ Año	Monto presupuesto para el período:			
		2015	2016	2017	2018
15	Exibanc (Ruta 32)		10,75%	14,55%	8,42%
33	Ley N.9241 Carretera a San Carlos	3,71%	2,50%	0,32%	
34	Presupuesto 2015 San Carlos	2,57%	1,52%	1,35%	0,12%
35	Presupuesto 2016-2017. Puente binacional		0,30%	0,85%	0,96%
36	Ley 9381 Ac. puestos fronterizos		0,34%	0,30%	0,34%
37	Contrapartida Ruta 32			4,69%	9,39%
38	Terminal de contenedores			2,93%	1,45%
40	BID	16,50%	5,81%	0,43%	0,03%
41	Presupuesto 2018 San Carlos				2,10%
45	Fideicomiso San José San Ramón				1,05%
70	BIRF	0,002%	0,002%	0,002%	
	Total	100,000%	100,00%	100,00%	100,00%

Fuente: SIFCO – CONAVI, enero de 2019.

Tabla N°8. Ejecución porcentual según la fuente de financiamiento

Código	Fuente/ Año	Monto ejecutado para el período:			
		2015	2016	2017	2018
	Monto (millones ₡)	**202.576,24**	**272.178,87**	**236.108,61**	**275.304,50**
02	Ingreso de Capital y Corriente	66,52%	65,92%	73,02%	85,31%
04	BCIE	7,04%	69,92%	25,05%	57,18%
07	Chilamate	84,63%	0,00%	0,00%	
08	San Carlos y Proyectos varios	13,18%	1,44%	98,76%	
10	CNE Calero	8,30%	0,76%	4,61%	100,00%
11	Conservación vial y otros	3,29%	0,00%	68,67%	8,48%
15	Exibanc (Ruta 32)		99,59%	1,60%	10,82%
33	Ley N.9241 Carretera a San Carlos	36,95%	85,65%	0,00%	
34	Presupuesto 2015 San Carlos	44,62%	0,00%	0,00%	0,00%
35	Presupuesto 2016-2017. Puente binacional		0,00%	0,00%	94,07%
36	Ley 9381 Ac. puestos fronterizos		0,00%	0,00%	17,35%
37	Contrapartida Ruta 32			1,97%	3,80%
38	Terminal de contenedores			66,80%	99,99%
40	BID	69,93%	93,26%	94,49%	100,00%
41	Presupuesto 2018 San Carlos				12,68%
45	Fideicomiso San José San Ramón				68,84%
70	BIRF	0,00%	0,00%	0,00%	
	Total	**45,64%**	**65,61%**	**50,30%**	**66,24%**

Fuente: SIFCO – CONAVI, enero de 2019.

Se aclara que, la línea N°2 denominada como “Ingreso de Capital y Corriente” corresponde a los montos suministrados por concepto de fondo vial.

- ✓ Pérdidas estimadas como resultado de desastres naturales en los últimos cuatro años.

  Cabe indicar que el CONAVI carece de una contabilidad de costos que le permita estimar con un buen grado de certeza, las pérdidas económicas producto de los desastres naturales ocurridos en el país.

Por su parte, la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, ha invertido en planes de mitigación producto de declaratorias nacionales de emergencias, un monto cercano a los 30.414, 71 millones de colones para el último cuadrienio (ver tabla N°6), en actividades destinadas para restituir las condiciones de transitabilidad y de conectividad segura en las zonas afectadas.

Dicha ejecución presupuestaria se ha registrado y ejecutado mediante la subpartida 10802 “Mantenimiento de Vías de Comunicación” que contempla recursos por concepto de imprevisibilidades.

Tabla N° 9.
Imprevisibilidades

Año	Presupuesto (millones ₡)
2015	5.093,44
2016	3.951,03
2017	8.934,57
2018	12.435,68
Total	**30.414,71**

Fuente: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, enero de 2019.

✓ Indicadores de la Red Vial Nacional vrs territorio nacional y habitantes.

Tabla N°10. Información relevante para el análisis de la Gestión de Conservación Vial 2018

Extensión del territorio nacional costarricense (*):	**50.660**	km2	Territorio nacional terrestre	
	440	km2	Territorio en cuerpo de agua (lagunas y embalses)	
	51.100	km2	Total territorio nacional (terrestre + agua)	
Total habitantes de Costa Rica (**):	5.003.402	habitantes		
Total Red Vial Nacional (***):	5.389,00	km	pavimentada + las rutas de travesia en diferentes estado de la superficie de rodamiento	68%
	2.523,00	km	lastre y tierra en diferentes estado de la superficie de rodamiento	32%
	7.912,00	km	Total Pavimentado + Lastre y Tierra	
Total Red Vial Nacional atendida año 2018 (****):	1.091,06	km	Mantenimiento Periódico de la Red Vial Pavimentada 2018	
	5.183,91	km	Mantenimiento Rutinario de la Red Vial Pavimentada 2018	
	554,67	km	Mantenimiento Lastre y Tierra 2018	
	6.829,64	km	Total mantenimiento Pavimentada + Lastre y Tierra 2018	
INDICES DE ATENCION DE LA RED VIAL NACIONAL - AÑO 2018:				
> Con respecto al mantenimiento de la RVN Pavimentada:				
Indice de la Red Vial Nacional Pavimentada por km cuadrado del territorio nacional:	**0,1064**	km de la Red Vial Nacional Pavimentada / km2 de territorio nacional terrestre		
Indice de cobertura total de km atendidos de la Red Vial Nacional Pavimentada por km cuadrado del territorio nacional:	**0,1239**	km atendidos Red Vial Nacional Pavimentada / km2 de territorio nacional terrestre		
Indice de atención con respecto al indice de cobertura total de km atendidos de la Red Vial Nacional Pavimentada p/km cuadrado del territorio nacional, entre el indice de la Red Vial Pavimentada p/km cuadrado del territorio nacional :	**116,4%**	atención de la Red Vial Nacional Pavimentada durante el año 2018		
Indice del total de km atendidos de la Red Vial Nacional Pavimentada por 1000 habitantes:	1,2541	km atendidos Total Red Vial Nacional Pavimentada / Total de habitantes (1000 habitantes)		
Indice total km atendidos Pavimentada del total de la Red vial nacional Pavimentada:	1,1644	km atendidos Red Vial Nacional Pavimentada / km totales de la RVN Pavimentada		
> Con respecto al mantenimiento de la RVN Lastre y Tierra:				
Indice de la Red Vial Nacional (Lastre+Tierra) por km cuadrado del territorio nacional:	**0,0498**	km de la Red Vial Nacional (Lastre+Tierra) / km2 de territorio nacional terrestre		
Indice de cobertura total de km atendidos de la Red Vial Nacional Pavimentada por km cuadrado del territorio nacional:	**0,0109**	km atendidos Red Vial Nacional (Lastre+Tierra) / km2 de territorio nacional terrestre		
Indice de atención con respecto al indice de cobertura total de km atendidos de la Red Vial Nacional Pavimentada p/km cuadrado del territorio nacional, entre el indice de la Red Vial Pavimentada p/km cuadrado del territorio nacional :	**22,0%**	atención de la Red Vial Nacional (Lastre+Tierra) durante el año 2018		
Indice del total de km atendidos de la Red Vial Nacional Pavimentada por 1000 habitantes:	0,1109	km atendidos Total Red Vial Nacional (Lastre+Tierra) / Total de habitantes (1000 habitantes)		
Indice total km atendidos Pavimentada del total de la Red vial nacional Pavimentada:	0,2198	km atendidos Red Vial Nacional (Lastre+Tierra) / km totales de la RVN (Lastre+Tierra)		
> Indices consolidados de conservación de la RVN total Pavimento + Lastre y Tierra:				
Indice del total consolidado de km atendidos de la Red Vial Nacional (Pavimentada + (Lastre+Tierra)) por 1000 habitantes:	**1,3650**	km atendidos Total Red Vial Nacional (Pavimentada + (Lastre+Tierra)) / Total de habitantes (1000 habitantes)		
Indice total consolidado km atendidos (Pavimentada + (Lastre+Tierra)) del total de la Red vial nacional (Pavimentada + (Lastre+Tierra)):	0,8632	km atendidos Red Vial Nacional (Pavimentada + (Lastre+Tierra)) / km totales de la RVN (Pavimentada + (Lastre+Tierra))		

Notas:

(*) según la pagina web http://www.mideplan.go.cr/2014-05-20-21-27-18/177-politica-economica/indicadores-sides/1729-datos-generales-de-costa-rica-sides

(**) según la pagina web www.inec.go.cr del Instituto Nacional de Estadisticas y Censos de Costa Rica al 30 junio de 2017

(***) según datos actualizados y proporcionados por la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT al 07 junio 2017, enlace Ing. Cristian Fernández Camacho Jefe de la Unidad Planificación Estrategica Multimodal.

(****) según GCSV-40-2018-5396 Gerencia de Conservación de Vias y Puentes, "Informe de Gestión y cumplimiento de metas correspondientes al mes de setiembre de 2018"

Cumplimiento de las metas PND 2015-2018 en los años 2015 a 2018.

Tabla N°11. Consejo Nacional de Vialidad
Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018
Cumplimiento de metas 2015-2018

Programa PND	Producto / proyecto	Meta del período 2015-2018	Unidad de Medida	Meta 2015			Meta 2016			Meta 2017			Meta 2018		
				Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta
1.1 Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica	Ampliación de la ruta nacional no.1 Sección Cañas - Liberia (mejoramiento vial, pasos a desnivel y puentes)	9.1.1.1.1 2015-2016 Construcción del 77,20% del tramo Cañas - Liberia de la radial Abundancia - Ciudad Quesada . (en 2014: 22,8%) 2015: 79,35% 2016: 100%.	Porcentaje de avance	79,4%	73,1%	92,1%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	Ampliación del 30% de la Ruta n.º 32, sección Santa Clara de Guápiles (Intersección Ruta 4) - Limón.	9.1.1.2.2 2017-2018 Ampliación del 30% la Ruta #32. Sección: Sta Clara de Guapiles. (Intersección Ruta Nac. 4)-Limón. 2017: 10% 2018: 30%	Porcentaje de avance	NA	NA	NA	NA	NA	NA	10,0%	0,0%	0,0%	30,0%	0,0%	0,0%
	Nueva carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia.	9.1.1.3.2 2015-2018 (1) 35% de construcción del tramo Sifón – Abundancia. 2017: 90% 2016: 100%	Porcentaje de avance	85,0%	70,8%	83,3%	100,0%	77,2%	77,2%	90,0%	86,4%	96,0%	100,0%	87,9%	87,9%
	Construcción del 100% de la radial Radial Abundancia - Ciudad Quesada (Ruta Nacional No.35) y Abundancia - Florencia.	9.1.1.3.3 2015-2018 (1) Construcción del 100% de la radial Abundancia - Ciudad Quesada . 2015: 60% 2016: 45%. 2017: 90%. 2018: 100%	Porcentaje de avance	60,0%	7,0%	11,7%	45,0%	35,3%	78,4%	90,0%	61,0%	67,8%	100,0%	100,0%	100,0%

Tabla N°11. Continuación (…)

Programa PND	Producto / proyecto	Meta del período 2015-2018	Unidad de Medida	Meta 2015			Meta 2016			Meta 2017			Meta 2018		
				Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta
1.1 Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica	Mejoramiento del 30% del tramo Nosara-Samara. (Ruta Nacional 160)	9.1.1.4.1 2017-2018: Mejoramiento del 30% del tramo Nosara-Samara. 2017: 10% 2018: 30%	Porcentaje de avance	NA	NA	NA	NA	NA	NA	10,0%	2,5%	25,0%	30,0%	22,8%	76,0%
	30% de la ruta nacional N°1, sección San José - San Ramón	9.1.1.5.12017-2018: 30% de la ruta San José-San Ramón ampliada. 2017: 10%2018: 30%	Porcentaje de avance	NA	NA	NA	NA	NA	NA	10,0%	0,0%	0,0%	30,0%	0,0%	0,0%
	100% de Construcción Intercambio en intersección Paso Ancho.	9.1.2.1.1 2015-2018 100% de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe - Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación: 2015: 21,80% 2016: 16% 2017: 75% 2018: 100%	Porcentaje de avance	90,0%	56,0%	62,2%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
1.2 Obras urbanas de la red vial nacional	100% de Construcción del intercambio Garantías Sociales.		Porcentaje de avance	10%	0%	0%	60%	0%	0%	90%	0%	0%	100%	0%	0%
	100% de Construcción del intercambio en la Intersección Guadalupe-La Bandera-UCR.		Porcentaje de avance	10%	0%	0%	57%	0%	0%	90%	0%	0%	100%	0%	0%

Tabla N°11. Continuación (…)

Programa PND	Producto / proyecto	Meta del período 2015-2018	Unidad de Medida	Meta 2015			Meta 2016			Meta 2017			Meta 2018		
				Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta	Programado	Alcanzado	Cumplimiento de la meta
1.2 Obras urbanas de la red vial nacional	Construcción del 100% del tramo norte de la carretera de Circunvalación, Ruta Nacional No.39 Sección Uruca-Calle Blancos.	9.1.2.1.2 2015-2016 Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación: 2015: 70% 2016: 25%. 2017:80%. 2018: 100%	Porcentaje de avance	70%	0%	0%	25%	0%	0%	80%	5%	6,3%	100%	30,7%	30,7%
	Mejoramiento del 100% del tramo Pozuelo - Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No. 3	9.1.2.2.1 2015-2016 Mejoramiento del 100% del tramo Pozuelo Jardines del Recuerdo. 2015: 40% 2016: 100%	Porcentaje de avance	40%	0%	0%	100%	64%	64%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
1.3 Construcción de puentes de la red vial nacional	Construcción de 36 puentes en la red vial nacional	9.1.3.1.1 2015-2018 Construcción de 36 puentes. 2015: 13 2016: 22 2017: 25 2018: 36	Cantidad puentes construidos	13	9	69,2%	22	17	77,3%	25	20	80,0%	36	22	61,1%
1.4 Programa de conservación de la Red Vial	Mantenimiento rutinario de 3.450 km cada año en la red vial nacional pavimentada	9.1.4.1.2 2015-2018: 3.450 kilómetros anuales de mantenimiento rutinario. 2015 a 2018: 3.450 km cada año	Número de kilómetros conservado de la red vial nacional pavimentada	3.450	3.442	99,8%	3.450	4.053	117,5%	3.450	3.800	110,1%	3.450	5.183,9	150,3%
	Mantenimiento periódico de 970 km cada año en la red vial nacional pavimentada	9.1.4.1.1 2015-2018: 970 kilómetros anuales de mantenimiento periódico. 2015 a 2018: 970 km cada año	Número de kilómetros conservado de la red vial nacional pavimentada	970	1.211	124,9%	970	974	100,4%	970	1.344	138,6%	970	1.091,1	112,5%

Fuente: Unidades Ejecutoras – CONAVI, enero 2018.

Interrogantes respecto a logros, factores de éxito y limitantes del Sector en el período 2015-2018.

El presente análisis se realiza basado en los interrogantes respecto a logros, factores de éxito y limitantes del sector en el período 2015-2018, que limitaron el cumplimiento de las metas, así como las implicaciones para la ciudadanía costarricense y los mecanismos que la Institución, implementará para garantizar la conclusión efectiva de que aquellos proyectos, que no finalizaron durante el cuadrienio del PND y que fueron excluidos del PNDIP 2019-2022.

- ¿Cuáles son los principales cinco logros que el Sector considera son destacables al cabo de cuatro años de gobierno en el marco del PND 2015-2018?

  Es necesario destacar como logros la conclusión de los proyectos incluidos en el PND 2015-2018, los cuales se encuentran actualmente en operación y generando beneficios a la población usuaria, de los cuales se pueden enumerar los siguientes:

  ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, sección Cañas – Liberia, con la construcción de 3 pasos a desnivel, accesos a áreas comunales y 36 puentes.

  ✓ Construcción de la radial Abundancia – Ciudad Quesada – Florencia, en la Ruta Nacional No. 35.

  ✓ Construcción del paso a desnivel en Paso Ancho, sobre la Ruta Nacional No. 39.

  ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional N°3, sección Pozuelo – Jardines. El objetivo principal de este proyecto fue aumentar la capacidad vehicular de las intersecciones y de una sección vial de aproximadamente 2 kilómetros, reduciendo considerablemente la congestión provocada por los altos niveles de tránsito propios del corredor Heredia – San José. Los beneficiarios directos son principalmente quienes usan esta radial y las zonas aledañas de influencia de

esta sección de la ruta nacional N°3. Según el “Anuario de información vehicular de Transito año 2013” el tránsito promedio de la sección es de 33.000 vehículos diarios.

- ✓ Construcción de 22 estructuras de puentes en diferentes rutas nacionales ubicadas en las regiones Central, Brunca, Huetar Atlántica y Huetar Norte.

Otros proyectos no considerados en el PND, pero exitosamente concluidos en el mismo cuatrienio, se contabilizan los siguientes:

- ✓ Construcción del acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM), Ruta Nacional No 257, concluyéndose el proyecto en el plazo establecido y obteniéndose los beneficios ofrecidos por APM Terminals como contribución por ese mérito.

  Esta ruta permite la conexión con esa mega terminal portuaria, lo que contribuye en mejorar al traslado por tierra de los contenedores que ingresan o egresan de la misma.

  Asimismo, se abre la oportunidad de mayores ingresos para la ciudad de Limón y el desarrollo económico y social para toda esa provincia y del país en general.

- ✓ Construcción del puente sobre el río Virilla en Ruta Nacional No. 147, Radial Lindora.

- ✓ Rehabilitación y ampliación del puente sobre río Virilla, en Ruta Nacional N°1. El objetivo principal del proyecto fue mejorar la condición y capacidad de la ruta General Cañas, mediante el traslado eficiente, económico y seguro de personas y mercancías, logrando disminuir el congestionamiento vial, tanto de entrada como de salida de la ciudad capital, reduciendo así los tiempos de viaje y los costos de operación vehicular. Los beneficiarios directos son principalmente quienes viajan entre San José y la región occidental de la Gran Área

Metropolitana. La autopista General Cañas es la principal carretera del país, con un tránsito promedio de 197.000 vehículos por día.

Los principales logros destacados al cabo de la conclusión del PND 2015-2018 con la puesta en marcha de estos proyectos son:

- ✓ Desarrollo de una conectividad segura entre las poblaciones beneficiarias, permitiendo el transporte de mercaderías, turismo y personas.

- ✓ Aumento de la capacidad vehicular disminuyendo el congestionamiento vial, reduciendo los tiempos de viajes e incentivando el transporte de mercaderías y personas.

- ✓ Ahorros relacionados con los costos de operación y reducción de tiempos de viajes.

- ✓ Disminución de la contaminación ambiental.

- ✓ Mayor desarrollo económico y social de la provincia de Limón y del país en general, con la entrada en operación de vía de acceso a la mega terminal portuaria TCM, permitiendo agilizar la atención de una mayor cantidad de buques y generando mayores fuentes de ingreso para el país.

- ¿Cuáles factores estrictamente relevantes limitaron el cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Sector en el PND 2015-2018?

  - ➢ En proyectos de contratación de servicios profesionales para diseño y construcción, se presentó la necesidad de revisar la razonabilidad de precios de nuevos renglones creados por las modificaciones en los diseños; además, de la resolución de errores del contratista en la estructura de precios y la pretensión de variar los precios de los renglones de la oferta original.

- Para proyectos en ejecución de la etapa constructiva, se han presentado factores relevantes que, de uno u otra forma, afectan el desarrollo programado de los proyectos, como lo son:

  - ✓ La carencia de competencias del MOPT – CONAVI para la ejecución en su totalidad de los procesos de expropiación necesarios para la obtención del derecho de vía suficiente para el desarrollo de los proyectos. Los procesos expropiatorios se constituyen como un factor alto de riesgo, especialmente cuando estos se encuentran a nivel de los juzgados competentes.

  - ✓ Tardanza para la entrada en posesión por parte de la Administración de las propiedades en proceso de expropiación, lo cual constituye un impedimento para dar la orden de inicio de los proyectos y ejecutar los fondos, que en muchas ocasiones, están sujetos al pago de intereses.

  - ✓ El caso específico de la UNOPS, la no apertura pública de los expedientes con los oferentes a las licitaciones públicas realizadas, lo que conllevó a que la Contraloría General de la República no brindara la “No Objeción” de los nuevos procesos licitatorios, hasta que se suministrara todos los expedientes.

  - ✓ Los plazos estimados para los concursos para la contratación de servicios de construcción por medio de la UNOPS, así como por fideicomisos, por sus características particulares consumen más tiempo de lo esperado en la Contraloría General de la Republica, dada la necesidad de presentar múltiples aclaraciones y complejos análisis.

  - ✓ Coordinación con las diferentes empresas de servicios públicos para realizar la reubicación de los postes del tendido eléctrico. En el caso de los proyectos de construcción de los tres intercambios de la ruta de Circunvalación (Garantías Sociales, Guadalupe y Bandera-UCR), esto conllevó a tomar la decisión de no construirlos al mismo tiempo.

- ✓ Tiempos prolongados en lo referente a la revisión y aprobación de diseños finales, para los proyectos de:
  - Ampliación Radial Lindora.
  - Ampliación de la Ruta Nacional No.32.

- ✓ Depender de actividades propias de otras instituciones públicas, cuyos programas de trabajo, no fueron posibles de coincidir con las etapas constructivas de determinados proyectos, como por ejemplo:
  - Ampliación de la Radial Lindora, en lo referente a la obtención de diseños de iluminación por parte de la CNFL y la reubicación de tuberías de agua potable por AyA.
  - La reubicación de servicios públicos sobre el derecho de vía, en proyectos como la construcción de puentes y Pozuelo-Jardines.

- ✓ Extensos procesos licitatorios: en lo referente a la definición de Términos de Referencia, publicación, atención de reclamos, adjudicación y refrendo por parte de la Contraloría General de la Republica. Ejemplo: los pasos a desnivel en la ruta de Circunvalación.

- ✓ Dar orden de inicio a proyectos sin contar con las condiciones necesarias para trabajar, por ejemplo:
  - Sin bitácora ambiental.
  - Sin contar con diseño aprobado: Ampliación Ruta Nacional No. 32
  - Sin contar con permisos para cortar árboles sobre el derecho de vía: Puentes sobre la Ruta Nacional No. 147, No. 143 y No.733.
  - No obtención de las donaciones de los terrenos requeridos o del permiso de los dueños de los terrenos para relocalizar tubería de agua potable.
  - Para el proyecto de Puente Binacional sobre el Río Sixaola:
    - Creación tardía de la Unidad Ejecutora en Costa Rica y de la organización necesaria para ejecutar el proyecto.
    - Presupuesto incompleto, al no contar con los oficios y aprobaciones de Panamá para la contrapartida.

- Carencia de un Organismo de seguimiento del proyecto en Panamá.
- Problemas por la caída parcial del Puente Ferroviario Costa Rica - Panamá.
- Desconocimiento del marco legal costarricense y de los tiempos de trámite.
- Demoras en la coordinación entre puestos fronterizos.

- Durante el desarrollo de proyectos, se requirió en casos específicos rediseños y órdenes de modificación, cayéndose en procesos internos lentos de revisión y aprobación, ocasionando atrasos considerables en el desarrollo del proyecto (en algunos proyectos extendiéndose más de 12 meses).

- ¿Qué implicaciones presentan para los ciudadanos y el país en general el incumplimiento de los compromisos adquiridos en el PND 2015-2018?

Las implicaciones resultantes de los incumplimientos de las metas del PND, se reflejan directamente en el logro del objetivo sectorial N°1: “Mejorar la infraestructura de transporte en sus diferentes modalidades”, específicamente en lo que compete a mejorar la competitividad del país respecto a la calidad de la infraestructura de las carreteras, donde se planteó alcanzar al final del cuatrienio, un Índice de Competitividad que le permitiera al país ubicarse en la posición 114, en comparación con la posición 119 alcanza en el 2014.

A razón de lo anterior, se espera que el incumplimiento de la meta sectorial, repercuta directamente en la competitividad del país, en temas como:

- ✓ La transitabilidad de vehículos en la red estratégica nacional, particularmente en los Corredores Mesoamericanos Atlántico y Pacifico, con afectación en las zonas productivas y turísticas del país, así como el traslado seguro de los usuarios.

- ✓ La contribución en el traslado eficiente de mercaderías, lo que incide directamente en la producción agrícola e industrial, por deficiencias en la conectividad con los diferentes puertos marítimos y aéreos, en lo referente a la exportación a mercados internacionales.

- ✓ De igual manera, se afecta al transporte seguro de pasajeros y turistas, lo que consecuentemente incide en el desarrollo económico de los cantones, cuyas fuentes de trabajo, giran principalmente alrededor de esta actividad económica.

- De las metas de programas/proyectos del período que no se cumplirán, pero que SI se han incluido en el PND-IP 2019-2022, indicar: ¿Cómo van a garantizar que en este nuevo período se cumplirán?

  En lo que compete a los proyectos que no se ejecutaron conforme con las metas definidas en el PND 2015-2018, pero que fueron incluidos en el PND-IP 2019-2022, se deberá de garantizar la consecución de las nuevas metas en dicho período, por lo que la Institución asegurará los recursos necesarios que le permita a las unidades sustantivas el ejecutar los mismos, según las programaciones previamente definidas.

  Para ello, el superior jerarca institucional deberá incluir dichos proyectos dentro de las prioridades de la Administración y en los ejercicios presupuestarios de la Institución. Asimismo, se brindará el seguimiento que corresponda para asegurar, su ejecución en los plazos, costos y calidad previamente establecidos.

- De las metas de programas/proyectos del período que no se cumplirán, pero que NO se han incluido en el PND-IP 2019-2022, indicar: ¿En cuál instrumento de planificación se va a incluir su programación?

  El único proyecto que no cumplió la meta establecida en el PND 2015-2018 y que no se incluyó en el PNDIP 2019-2022, es el mejoramiento del 30% de la Ruta

Nacional No.160, tramo Nosara – Samara o su equivalente a la sección Garza - Nosara.

La ejecución de este proyecto ha estado a cargo de la División de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes – Macro Región Guanacaste, con una responsabilidad compartida del CONAVI, en lo referente en aportar los recursos económicos y de materias primas para el proyecto.

La conclusión del mismo se planea para el segundo semestre del 2019, nuevamente bajo la responsabilidad de la Macro Región Guanacaste. No obstante, este proyecto no se incluyó dentro del presupuesto ordinario del CONAVI, por lo que su ejecución queda exclusivamente a cargo de la División de Obras Publicas del MOPT.

Resultados de los programas/ proyectos, metas anuales y del período.

#1 Programa Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica Proyectos involucrados: 1- Ampliación del 30% la Ruta #32. Sección: Sta Clara de Guápiles. (Intersección Ruta Nac. 4)-Limón. 2- 35% de construcción del tramo Sifón – Abundancia. 3- Construcción del 100% de la radial Abundancia -Ciudad Quesada. 4- 30% Construcción de la Ruta Nacional No.160, tramo Nosara – Samara 5- 30% Ampliación de la Ruta Nacional No. 1, sección San José –San Ramón	**Clasificación del programa:** **(La Rectoría deberá seleccionar, según corresponda, solamente una de las tres clasificaciones siguientes)** **Cumplido[1]** **( )** **Parcialmente cumplido** **(X)** **No cumplido** **( )**
Objetivo(s) del Programa: **#1 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Pacífico** **#2 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Atlántico** **#3 Mejorar la transitabilidad de la red estratégica nacional con las principales zonas productivas y turísticas del país para promover el desarrollo** **#4 Mejorar la conectividad de zonas productivas del país, para contribuir al traslado seguro y al desarrollo turístico y económico** **#5 Mejorar la transitabilidad de la Ruta San José – San Ramón para contribuir al traslado seguro y al desarrollo económico**	
• En caso de existir sobrecumplimiento de las metas anuales y del período, mayores a 125%, explicar las causas que incidieron en ello. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten el mismo sobrecumplimiento. No aplica.	
• ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones (de peso, relevantes) que se presentaron al ejecutar el programa y sus metas y que incidieron en obtener los resultados programados para el 2018? Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que no lograron los resultados esperados. Los principales obstáculos presentados en los proyectos, que constituyen este programa son: 1. Revisión y aprobación de diseños (Ampliación Ruta Nacional No.32) 2. Re-diseño y Expropiaciones (Nosara-Samara) 3. Desviación de recursos para atender emergencias de la región (Nosara-Samara) 4. Falta de recursos presupuestarios para pago de viáticos y horas extras (Nosara-Samara)	

[1] En el caso de un programa/proyecto conformado por más de dos metas, si alguna de ellas no se logra cumplir, no puede clasificarse nunca como "Cumplido". Este mismo criterio aplica para las metas de programas regionalizados.

5. Reducción del personal requerido dado que el convenio MOPT-CONAVI, por lo que se concluyó el año 2018 sin finalizar la obra, lo que provocó concursar una licitación para contratar una empresa para la colocación de la carpeta asfáltica de la sesión Garza-Nosara.
6. Problemas geotécnicos presentados en 78 sitios del proyecto, de los cuales 4 están sin solución y 43 están con una solución para ejecutar, 10 están en ejecución y 21 ya finalizados (Sifón-La Abundancia)
7. Condiciones climatológicas que afectan el cumplimiento de las programaciones del proyecto (Sifón-La Abundancia).

- Explicar los principales motivos de aquellas metas de período que no lograron el 100% del cumplimiento programado. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten las mismas condiciones de rezago.

  Dentro de los principales motivos que justifican el cumplimiento parcial de la meta están:

  1. El proyecto San José- San Ramón, se encuentra en la etapa pre-constructiva, y según la proyección del Plan de Ejecución del Proyecto (PEP), la fecha prevista de la Orden de Inicio para el Diseño y Construcción del Corredor Vial sería para el II semestre del año 2021 (en el caso de las Obras Impostergables (OBIS), la orden de inicio está prevista para junio 2019), dado el desarrollo de gran cantidad de actividades previas al inicio de la etapa constructiva, y que son necesarias para la buena ejecución del proyecto.
  2. La revisión y aprobación de diseños entregados a la Unidad Ejecutora del proyecto Ampliación de la Ruta Nacional No.32.
  3. En el proyecto Sifón – La Abundancia, está finalizado contractualmente con fecha oficial del día 24 de agosto de 2018, pero sin lograrse el objetivo de la contratación a cargo de la empresa Sánchez Carvajal S.A. con una "RECEPCION OBJETO NO CUMPLIDA". El 17 de setiembre de 2018 se realizó la visita a obra con el Contratista para la recepción provisional y 5 días después se hizo entrega al mismo de la lista de no conformidades de la Inspección. Este proyecto requiere de una nueva contratación para ejecutar las soluciones geotécnicas diseñadas y aprobadas, así como construir los puentes sobre Río Espino y sobre Quebrada La Vieja.
  4. En el proyecto Samara-Nosara, el principal motivo de no alcanzar la meta planteada, es por la falta de recursos presupuestarios suficientes para mantener el equipo de trabajo asignado (pago de viáticos y horas extras), así como la falta de materiales que fueron utilizados para atender emergencias de la región.

- Explicar las razones por las cuales se registra sub-ejecución (menor a 75%) y/o sobre-ejecución (mayor a 125%) presupuestaria en las metas de programas y proyectos.

  Esto se presenta en forma específica en los proyectos de Ampliación de la Ruta Nacional No. 1, sección San José – San Ramón y Ampliación de la Ruta Nacional No. 32, tal y como se detalló en el punto anterior:

  1. El proyecto San José- San Ramón, por encontrarse en la etapa pre-constructiva del proyecto, en el desarrollo de actividades previas al inicio de la etapa constructiva, y que son necesarias para la buena ejecución del proyecto; la orden de inicio para el Diseño y Construcción del Corredor Vial se planea dar en el II semestre del año 2021 (en el caso de las Obras Impostergables (OBIS.
  2. La revisión y aprobación de diseños entregados a la Unidad Ejecutora del proyecto Ampliación de la Ruta Nacional No.32.

- Incluir cuadros o gráficos que resuman los principales resultados del sector (desagregadas regionalmente, cuando corresponda), además, documentos, informes y estudios realizados por el sector sobre los programas o proyectos comprometidos en el PND.

No aplica.

- Para el cumplimiento del Decreto 39121-PLAN (artículo 9º) del 7 de agosto del 2015 Implementación del Programa "Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral" y del Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN (Artículo 8) del 16 de diciembre del 2014 del Programa "COSTA RICA DESDE EL CARIBE", suministrar en este ítem la información cualitativa de los programas o proyectos incluidos en dichos Decretos.

Ver adjuntos: Cuadro No.1 Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN "Costa Rica desde el Caribe y Cuadro No.2 Decreto Ejecutivo 39121-PLAN "Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral"

#2 Programa Obras Urbanas en la Red Vial Nacional Proyectos involucrados: 1- 100% de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe - Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación. 2- Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación. 3- Mejoramiento del 100% del tramo Pozuelo Jardines del Recuerdo.	**Clasificación del programa:** **(La Rectoría deberá seleccionar, según corresponda, solamente una de las tres clasificaciones siguientes)** **Cumplido[2]** ( ) **Parcialmente cumplido** ( ) **No cumplido** (X)
Objetivo(s) del Programa: **#1 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Pacífico** **#2 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Atlántico** **#3 Mejorar la transitabilidad de la red estratégica nacional con las principales zonas productivas y turísticas del país para promover el desarrollo** **#4 Mejorar la conectividad de zonas productivas del país, para contribuir al traslado seguro y al desarrollo turístico y económico** **#5 Mejorar la transitabilidad de la Ruta San José – San Ramón para contribuir al traslado seguro y al desarrollo económico**	
• En caso de existir sobrecumplimiento de las metas anuales y del período, mayores a 125%, explicar las causas que incidieron en ello. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten el mismo sobrecumplimiento. No aplica.	
• ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones (de peso, relevantes) que se presentaron al ejecutar el programa y sus metas y que incidieron en obtener los resultados programados para el 2018? Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que no lograron los resultados esperados. Los principales obstáculos presentados en los proyectos de este programa son: 1. Para los 3 Intercambios sobre Circunvalación, se presentaron los siguientes problemas: a. Lentos y extensos procesos de expropiaciones. b. No aprobación por parte de la Contraloría General de la Republica en lo que respecta al proceso de contratación realizada por UNOPS, de la empresa responsable de la construcción del proyecto de Garantías Sociales, dado que el ente contralor solicitó los archivos completos con la información relacionada con la contratación y la UNOPS no accedió a hacer públicos sus expedientes, atrasando significativamente el proyecto por más de 6 meses, hasta que accedió a tal requerimiento.	

[2] En el caso de un programa/proyecto conformado por más de dos metas, si alguna de ellas no se logra cumplir, no puede clasificarse nunca como "Cumplido". Este mismo criterio aplica para las metas de programas regionalizados.

c. Durante la coordinación con las diferentes empresas de servicios públicos, con el objetivo de planificar la reubicación de servicios, se determinó que no era posible la construcción de los tres pasos a desnivel al mismo tiempo o en tiempos coincidentes, por falta de recursos de estas empresas de servicios. Asimismo, se contempló minimizar el impacto o caos vial debido a la ejecución de los trabajos de forma simultánea.

2. Para el proyecto de Construcción de la Circunvalación Norte, los principales problemas son:
   a. Lentos y complejos procesos de expropiaciones.
   b. El atraso en el inicio del proyecto se da por reiteradas interposiciones de recursos de apelación sobre los procesos licitatorios realizados para contratar la empresa responsable de la construcción de obra.
   c. Atrasos en la realización de pruebas para definir los diseños finales, en particular en el área donde se ubica el asentamiento del precario denominado Triángulo de la Solidaridad.
   d. Coordinación con las diferentes empresas de servicios públicos para la reubicación de los mismos.
   e. Construcción de la nueva escuela en Colima de Tibás.

3. Inclusión de obras adicionales al proyecto así como la reubicación de servicios públicos (AyA, electricidad, cables TV, otros) para el proyecto de Pozuelo-Jardines.

- Explicar los principales motivos de aquellas metas de período que no lograron el 100% del cumplimiento programado. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten las mismas condiciones de rezago.

  Tal y como se detalló en el punto anterior, los principales motivos que se presentaron y que no permitieron el cumplimiento programado de las metas anuales, son:
  1. Lentos procesos de expropiaciones que no han permitido dar orden de inicio a los procesos constructivos.
  2. Construcción de obras adicionales que se han requerido realizar para dar continuidad al proyecto, como es el caso de la construcción de la nueva escuela Rafael Vargas Quirós en Colima de Tibás

- Explicar las razones por las cuales se registra sub-ejecución (menor a 75%) y/o sobre-ejecución (mayor a 125%) presupuestaria en las metas de programas y proyectos.

  La sub-ejecución presupuestaria presentada en los proyectos de los tres Intercambios sobre la Carretera de Circunvalación, es debido a que estos proyectos no han iniciado con el proceso de construcción de obras.

  En lo que respecta a la Construcción de la Circunvalación Norte la sub-ejecución se debe al tardío inicio de obras en las Unidades Funcionales II B – III – IV, y por no tener aun orden de inicio en la Unidades Funcionales I y II A.

- Incluir cuadros o gráficos que resuman los principales resultados del sector (desagregadas regionalmente, cuando corresponda), además, documentos, informes y estudios realizados por el sector sobre los programas o proyectos comprometidos en el PND.

No aplica.

- Para el cumplimiento del Decreto 39121-PLAN (artículo 9º) del 7 de agosto del 2015 Implementación del Programa "Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral" y del Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN (Artículo 8) del 16 de diciembre del 2014 del Programa "COSTA RICA DESDE EL CARIBE", suministrar en este ítem la información cualitativa de los programas o proyectos incluidos en dichos Decretos.

Ver adjuntos: Cuadro No.1 Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN "Costa Rica desde el Caribe y Cuadro No.2 Decreto Ejecutivo 39121-PLAN "Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral"

#3 Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional y Cantonal. Proyectos: Construir 36 puentes en la Red Vial Nacional	Clasificación del programa: (La Rectoría deberá seleccionar, según corresponda, solamente una de las tres clasificaciones siguientes)
	Cumplido[3] ( )
	Parcialmente cumplido (x)
	No cumplido ( )

Objetivo(s) del Programa:
#1 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Pacífico
#2 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Atlántico
#3 Mejorar la transitabilidad de la red estratégica nacional con las principales zonas productivas y turísticas del país para promover el desarrollo
#4 Mejorar la conectividad de zonas productivas del país, para contribuir al traslado seguro y al desarrollo turístico y económico
#5 Mejorar la transitabilidad de la Ruta San José – San Ramón para contribuir al traslado seguro y al desarrollo económico

- En caso de existir sobrecumplimiento de las metas anuales y del período, mayores a 125%, explicar las causas que incidieron en ello. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten el mismo sobrecumplimiento.

  No aplica.

a. ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones (de peso, relevantes) que se presentaron al ejecutar el programa y sus metas y que incidieron en obtener los resultados programados para el 2018? Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que no lograron los resultados esperados.

Los principales obstáculos presentados en el proyecto son:

b. No contar con diseños actualizados y aprobados por parte de la Dirección de Puentes del MOPT para dar inicio de obras. Por lo anterior, al menos 6 puentes tuvieron un retraso de más de 14 meses, para dar orden de inicio.
c. A falta de planos de diseño aprobados por la Gerencia de Contratación de Vías y Puentes, se afectó la construcción de al menos 7 puentes.
d. Lentos procesos de formulación, análisis y aprobación de órdenes de modificación (particularmente en cantidades necesarias) que tardan más de lo previsto, provocando atrasos y suspensiones de proyectos; además de presentarse largos períodos para realizar reajustes de obra y su posterior aprobación.
e. Condiciones meteorológicas extremas que afectan el cumplimiento de las programaciones del proyecto.
f. Reclamos presentados por contratistas ante el finiquito. Este plazo de atención a reclamos administrativos tarda más de lo previsto, en proyectos tales como en el Puente sobre el río Virilla, en sección de La Trinidad de Moravia-Paracito.

[3] En el caso de un programa/proyecto conformado por más de dos metas, si alguna de ellas no se logra cumplir, no puede clasificarse nunca como "Cumplido". Este mismo criterio aplica para las metas de programas regionalizados.

g. Requerirse de la contratación de servicios profesionales, puede conllevar a largos procesos administrativos que demoran las mismas. Ejemplo: contratación de un Hidrólogo que definiera las longitudes finales de 4 puentes, para así utilizar los diseños aprobados denominados estándar del MOPT, contratación de Topógrafos, entre otros.
h. No contar con los permisos para la corta de árboles y de obra en cauce por parte del MINAET, lo que provocó que 21 puentes de este programa, no se construyeran entre los años 2013 y 2014.
i. No concretarse la gestión de compra de pilones en el tiempo requerido para la construcción de 4 puentes.
j. Lento proceso de aprobación de adendas a proyectos de puentes. Este proceso interno del CONAVI puede extenderse hasta más de un año.

- Explicar los principales motivos de aquellas metas de período que no lograron el 100% del cumplimiento programado. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten las mismas condiciones de rezago.

  Tal y como se detalló en el punto anterior, los principales motivos que se presentaron y que no permitieron el cumplimiento programado de las metas anuales, son:

  a. No contar con diseños aprobados actualizados para la construcción de los puentes, por ejemplo: construcción de 5 estructuras sobre la Ruta Nacional No. 121, sección Escazú-Ciudad Colón, por lo que los diseños se recibieron en junio 2018 para dar orden de inicio en julio 2018, tiempo insuficiente para construirlos para finales de año.

  b. Problemas con procesos de contratación no aprobados por la Contraloría General de la República, ejemplo: Duplicación puente sobre el río Virilla sobre la Ruta Nacional No.32.

  c. No contar con los planos debidamente visados por el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica, con tiempos de construcción mayores a 12 meses. En el caso específico del puente Binacional sobre el Río Sixaola en la Ruta Nacional No. 36, el cual se encontró suspendido por 13 meses; sin embargo, se ha trabajado durante este período en la construcción de la obra falsa o puente temporal localizado aguas arriba, el cual permitirá la operación de los equipos y desarmado del último tramo del ferroviario (Frontera panameña).

  d. Problemas de coordinación entre MOPT-CONAVI (Dirección de Proveeduría y Gerencia de Construcción de Vías y Puentes) para la compra y suministro de pilotes para puentes menores.

- Explicar las razones por las cuales se registra sub-ejecución (menor a 75%) y/o sobre-ejecución (mayor a 125%) presupuestaria en las metas de programas y proyectos.

  La sub-ejecución presupuestaria presentada en los diferentes proyectos de puentes es debido a que los mismos no han iniciado el proceso de construcción, debido a los puntos anteriormente expuestos.

- Incluir cuadros o gráficos que resuman los principales resultados del sector (desagregadas regionalmente, cuando corresponda), además, documentos, informes y estudios realizados por el sector sobre los programas o proyectos comprometidos en el PND.

No aplica.

- Para el cumplimiento del Decreto 39121-PLAN (artículo 9º) del 7 de agosto del 2015 Implementación del Programa "Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral" y del Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN (Artículo 8) del 16 de diciembre del 2014 del Programa "COSTA RICA DESDE EL CARIBE", suministrar en este ítem la información cualitativa de los programas o proyectos incluidos en dichos Decretos.

Ver adjuntos: Cuadro No.1 Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN "Costa Rica desde el Caribe y Cuadro No.2 Decreto Ejecutivo 39121-PLAN "Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral"

#4 Programa de conservación de la Red Vial.	Clasificación del programa: (La Rectoría deberá seleccionar, según corresponda, solamente una de las tres clasificaciones siguientes)
	Cumplido[4] (x)
	Parcialmente cumplido ( )
	No cumplido ( )

Objetivo(s) del Programa:
#1 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Pacífico
#2 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Atlántico
#3 Mejorar la transitabilidad de la red estratégica nacional con las principales zonas productivas y turísticas del país para promover el desarrollo
#4 Mejorar la conectividad de zonas productivas del país, para contribuir al traslado seguro y al desarrollo turístico y económico
#5 Mejorar la transitabilidad de la Ruta San José – San Ramón para contribuir al traslado seguro y al desarrollo económico

- En caso de existir sobrecumplimiento de las metas anuales y del período, mayores a 125%, explicar las causas que incidieron en ello. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten el mismo sobrecumplimiento.

  Según la gestión realizada por la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, mediante el oficio GCSV-40-2018-5396 (157) fechado 4 de octubre de 2018, muestra el total de kilómetros atendidos durante el presente año 2018 (de enero a setiembre 2018), en el desarrollo de programas de mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario son:

Meta PND	Avance a setiembre 2018 (*)	% cumplimiento de la meta:	Justificación
970 kilómetros anuales de mantenimiento periódico.	1.091,06 km	A setiembre 2018: 112,5%.	Total de kilómetros atendidos de la Red Vial Nacional Asfaltada en tareas de mantenimiento periódico, rehabilitación y demarcación vial horizontal y vertical.
3.450 kilómetros anuales de mantenimiento rutinario.	5.183,91 km	A setiembre 2018: 150,3%.	Total de kilómetros atendidos de la Red Vial Nacional Asfaltada en actividades del programa de mantenimiento rutinario.

(*) El último informe de gestión recibido por parte de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes fue a setiembre 2018, por lo tanto, se indica lo reportado en su oficio GCSV-40-2018-5396 (157) fechado 4 de octubre de 2018.

[4] En el caso de un programa/proyecto conformado por más de dos metas, si alguna de ellas no se logra cumplir, no puede clasificarse nunca como "Cumplido". Este mismo criterio aplica para las metas de programas regionalizados.

Las justificaciones dadas son las siguientes:

- Al 30 de setiembre del año en curso, se ha logrado un nivel de ejecución óptimo –tanto a nivel de obras como a nivel presupuestaria-, considerando las metas de gestión establecidas en el PND 2015-2018 y en el Plan Operativo Institucional 2018.

- La meta de gestión correspondiente al Mantenimiento Periódico, ha sido consolidada adicionando las actividades de Rehabilitación y las de demarcación vial horizontal y vertical con una longitud total atendida de 1.091,06 kilómetros.

- Un elemento importante es considerar el desarrollo de estas actividades en la época seca del año aprovechando al máximo las bondades del tiempo, mismas que disminuyen en la época lluviosa del año; de esta manera se asegura la continuidad de los trabajos de conservación y mantenimiento vial que competen a esta Gerencia, estableciendo metas y objetivos claros para alcanzar las condiciones de confort y transitabilidad en la mayor cantidad de kilómetros.

- Para lograr dichos niveles de ejecución, es importante considerar que, para la atención de la Red Vial Nacional asfaltada, en la actualidad se cuenta con tres modalidades de contratación multianuales, cuyo vencimiento está programado para finales del año 2021 e inicios del año 2022, lo que facilita una adecuada programación de obras, por zonas y regiones.

- ¿Cuáles han sido los principales obstáculos o limitaciones (de peso, relevantes) que se presentaron al ejecutar el programa y sus metas y que incidieron en obtener los resultados programados para el 2018? Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que no lograron los resultados esperados.

Para el mes de setiembre del año en curso, el impacto generado por la huelga nacional, produjo un impacto negativo en la ejecución de obras, principalmente en lo relacionado con la colocación de mezcla asfáltica, debido a los problemas presentados en los planteles de Recope, para el despacho de este insumo por parte de las empresas constructoras.

- Explicar los principales motivos de aquellas metas de período que no lograron el 100% del cumplimiento programado. Este mismo ejercicio debe realizarse para las metas de programas regionalizados en cada una de las regiones que presenten las mismas condiciones de rezago.

No aplica.

- Explicar las razones por las cuales se registra sub-ejecución (menor a 75%) y/o sobre-ejecución (mayor a 125%) presupuestaria en las metas de programas y proyectos.

  Se lograron mejores niveles de transitabilidad a las originalmente planificadas para el período 2015-2018.

  Se han cumplido satisfactoriamente con las programaciones trimestrales para la atención de la Red Vial Nacional Pavimentada en las 22 zonas del territorio nacional, así como la atención de las imprevisibilidades presentadas en el 2018.

  Para lograr dichos niveles de ejecución, es importante considerar que, para la atención de la Red Vial Nacional Pavimentada, se cuenta con tres modalidades de contratación multianuales, cuyo vencimiento está programado para finales del año 2021 e inicios del año 2022, lo que facilita una adecuada programación de obras por zonas y por región.

- Incluir cuadros o gráficos que resuman los principales resultados del sector (desagregadas regionalmente, cuando corresponda), además, documentos, informes y estudios realizados por el sector sobre los programas o proyectos comprometidos en el PND.

  No aplica.

- Para el cumplimiento del Decreto 39121-PLAN (artículo 9º) del 7 de agosto del 2015 Implementación del Programa “Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral” y del Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN (Artículo 8) del 16 de diciembre del 2014 del Programa “COSTA RICA DESDE EL CARIBE”, suministrar en este ítem la información cualitativa de los programas o proyectos incluidos en dichos Decretos.

  Ver adjuntos: Cuadro No.1 Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN “Costa Rica desde el Caribe y Cuadro No.2 Decreto Ejecutivo 39121-PLAN “Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral”

Cuadro No. 3: "Atención de decretos"

Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN

"Costa Rica desde el Caribe"
A diciembre de 2018

Sector/Código PND	PROYECTO	Responsable	Avance a Diciembre 2018
Transporte e Infraestructura 1.1.2.2	Tramo Río Frío – Limón: 30% de Avance (Ruta 32) durante el 2017-2018.	MOPT-CONAVI	Cuenta con un 98% de los diseños aprobados y se iniciaron obras en noviembre de 2018.
Transporte e Infraestructura 1.3.1.1	4 puentes construidos en la Red Vial Nacional, en la Región Huetar Atlántica.	MOPT-CONAVI	En el período 2015-2018, (Región Huetar Atlántica), se construyeron 4 puentes en la Ruta Nacional No. 247, mismos que actualmente están en operación.
1.3.2.1	4 puentes en la Red Vial Cantonal construidos en la Región Huetar Atlántica (Limoncito, Quebrada San Carlos, Quebrada Chaves y Quebrada Cahuita).		La construcción y mantenimiento de puentes en la Red Vial Cantonal es responsabilidad de cada una de las Municipalidad de la Región.
1584	Sustitución de puentes menores en ruta nacional 247, sección Campo Cinco-Puerto Lindo.	CONAVI	Entre los años 2015 y 2016 se sustituyeron un total de 4 puentes menores, quedando concluidos y en operación.
1696	Construcción de ciclovía en la ruta nacional No.36, sección Penshurt -Cahuita.	CONAVI	En proceso de inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Pública.

Cuadro No. 4: "Atención de decretos"

Decreto Ejecutivo 39121-PLAN

"Territorio Norte-Norte: Construyendo Desarrollo Integral"
A diciembre de 2018

Sector/ Código	Programa	Proyecto	Indicador	Ejecutado	Avance	Observaciones
TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA						
1.1.4.3.	Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica	Tramo Los Chiles-Río Pocosol- Río Infiernito de la Ruta 856 construido	41% de avance de obra		0,0%	Mediante Dictamen de modificación DM-465-2017 del 06-07-17 se elimina el resultado y sus componentes.
1.3.1.1.	Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional	Puentes de la Red Vial Nacional construido	22 puentes construidos en la red vial nacional		61,1%	Se detallan por año los puentes construidos en la red vial nacional RN: **Año 2015: (9)** RN 247, sección Campo Cinco - Puerto Lindo: Puente sobre Quebrada San Carleña, Puente sobre quebrada sin nombre (Los Ángeles) y Puente sobre Quebrada Los Pelados. RN 733, sección: San Rafael Chimurria: Puente sobre la quebrada Sapo, Puente sobre Quebrada Boca Tapada y Puente sobre Quebrada Calabaza. RN 730, sección Canalette - Colonia Puntarenas y RN 138 sección Colonia Puntarenas-Límite cantonal Upala/Los Chiles: Puente sobre río Rito, Puente sobre Quebrada El Quebradón y Puente sobre Quebrada Patriota.

Sector/ Código	Programa	Proyecto	Indicador	Ejecutado	Avance	Observaciones
						Año 2016: (8) RN 304, límite cantonal Desamparados-Aserrí, Puente sobre el río Guatuso. RN 247, Campo Cinco - Puerto Lindo: Puente sobre quebrada sin nombre (El Cedral). RN 733, San Rafael Chimurria: Puente sobre el rio La Muerte, Puente sobre el rio Caracol, Puente sobre la Quebrada Patastillo, Puente sobre la Quebrada Canal (km 5-700), Puente sobre la Quebrada Chepa (km 30+600) y Puente sobre la Quebrada San Jorge (km36+700). **Año 2017: (3)** Dos puentes en la Ruta Nacional No. 14, sección: Río Claro - Golfito (Puente sobre Quebrada Km 20 y Puente sobre Quebrada Km 19) RN 235, Puente sobre río Estero Quepos. **Año 2018: (2)** Puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147, sección: Santa Ana - Belén Puente en la Ruta Nacional No. 14, sección: Río Claro -

Sector/ Código	Programa	Proyecto	Indicador	Ejecutado	Avance	Observaciones
						Golfito (sobre Quebrada La Mona)
1.5.1.1.	Programa de Desarrollo de la Zona Norte de Costa Rica	Proyectos de desarrollo en la zona norte-norte aprobados	8 proyectos de desarrollo			
1001		Conservación de Red Vial Nacional de Asfalto de Región2 chorotega Zona 2-1		265.865.563 colones ejecutados a junio 2018	21,6%	Entre los principales trabajos que se realizaron en este primer semestre: rehabilitación en ruta 4 secciones de control : La Cruz-Santa Cecilia . Demarcación ruta nacional 21 Liberia -Guardia. Calzada de Concreto ruta nacional 1 Liberia -La Cruz. Cunetas ruta nacional N°918 Chapea ruta nacional N°1 Bagaces-Liberia.
1002		Conservación de Red Vial Nacional de Asfalto de Región2 chorotega Zona 2-2		371.040.557 colones ejecutados a junio 2018	50,5%	

Sector/ Código	Programa	Proyecto	Indicador	Ejecutado	Avance	Observaciones
1013		Conservación de Red Vial Nacional de Asfalto de Región 6 Huetar Norte Zona6-2		322.260.809 colones ejecutados a junio 2018	30,6%	Entre los principales trabajo que se realizaron este primer semestre: Re-carpeteado ruta nacional N°4 Edén - Guatuso y Guatuso- Río Rito. Drenajes San Rosa de Pocosol ruta N° 752. Mantenimiento de drenaje ruta nacional N°35. Chapea en todas las rutas nacionales: 141,702,142,4 y 35. Sustitución del Puente Purgatorio. Sellado asfáltico en las rutas nacionales: 752,747,748,227.
1585		Sustitución de puentes menores, ruta nacional No.733 sección San Rafael de Guatuso-Chimurria				Se construyeron en el 2016 los puentes RN #733: Puentes menores San Rafael Chimurria: Puente s/Quebrada Chepa (30+600), Puente s/Río Caracol (35+900, Puente s/Quebrada San Jorge (36+700), Río La Muerte (4+500), Puente s/Quebrada Canal (5+700), Quebrada Patastillo (7+600).

MATRIZ DE SEGUIMIENTO Y CUMPLIMIENTO METAS DE PROGRAMAS/PROYECTOS DEL PND 2015-2018. AL 31 DICIEMBRE 2018

Sector: Transporte e Infraestructura

Ministro Rector Ing. Rodolfo Méndez Mata.

Instituciones que conforman el Sector: MOPT, CONAVI, COSEVI, CNC, DGAC, INCOP, INCOFER.

MATRIZ DE SEGUIMIENTO ANUAL DEL AVANCE Y CUMPLIMIENTO DE INDICADORES METAS PROGRAMAS/PROYECTOS DEL PND 2015-2018.
31 DICIEMBRE 2018

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2015-2018				PROGRAMACIÓN METAS ANUALES PND 2018			CUMPLIMIENTO ANUAL METAS PROGRAMA/PROYECTOS AL 31 DICIEMBRE 2018				RESULTADO PERIODO 2015-2018			RESPONSABLES	OBSERVACIONES
NIVEL	Indicador del Programa/Proyecto	Linea Base	Meta Periodo 2015-2018	Metas Anuales PND 2018	Estimación presupuestaria (Millones ¢)	Fuente de financiamiento y programa presupuestario	Resultado	%	Clasificación de la Meta	Ejecución Presupuestaria (Millones ¢)	Resultado	%	Clasificaciòn		
9.1.1 Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica															
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra. **Regiòn: Chorotega (PIV-1 / BID)**	2013: 22,80% de ejecución del mejoramiento vial del tramo Cañas Liberia.	9.1.1.1.1 2015-2016 77,20% de ampliación del tramo Cañas –Liberia (mejoramiento vial, Pasos a Desnivel y Puentes) 2015: 56,55% 2016: 77.20%	Cumplida en 2016					**Cumplida**		2015: 52,31% 2016: 24,89% **Total Periodo: 77.2%**	100%	**Cumplida**	Unidad Ejecutora PIV-1 / BID	Meta cumplida al 31-12-2016
SECTOR-CONAVI/MOPT	Porcentaje de avance de obra **Región: Huetar Atlántica**	2014: 0% de avance de obra	9.1.1.2.2 2017-2018 Ampliación del 30% la Ruta #32. Sección: Sta Clara de Guapiles. (Intersección Ruta Nac. 4)-Limón. 2017: 10% 2018: 30%	2018: 30%	₡61.746,00	EXIMBANK, China / contrapartida Fondo Vial	3,91%	13,03%	**No cumplida**	₡4.699,00	2017: 0.00% 2018: 3.91% **Total Periodo: 3.91%**	13,03%	**No cumplida**	Unidad Ejecutora Ampliación Ruta Nacional No.32	Avance etapa de Diseño: 97% en la revisión y aprobación del diseño final, con la no objeción por la entrega tardía de los diseños por parte de la empresa CHEC, se trabaja en la ejecución de la etapa I "Diseños" y finalizará hasta que la administración revise y apruebe los diseños finales de las obras, esta acción ha postergado el inicio de las obras en carretera. Avance etapa de Construcción: 3,91%, de la etapa II "Construcción", con orden de inicio 20 de noviembre del 2017, con una fecha prevista de finalización es el segundo semestre del 2022. Se cuenta con la Viabilidad Ambiental emitida por la SETENA; además se cuenta con presencia permanente de la regencia ambiental para atender cualquier consulta de forma inmediata de parte de la comunidad involucrada en el proyecto.
SECTOR: CONAVI				El responsable de esta meta es CONAVI											
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra. **Región: Huetar Norte**	2013: 65%	9.1.1.3.2 2015-2016 35% de construcción del tramo Sifón – Abundancia. 2015: 20%, 2016: 35%, 2017:25%, 2018: 35%	2018: 35%	₡ 9.230,00	Fondos especificos asignados por el Ministerio de Hacienda	23,07%	65,91%	**Parcialmente cumplida**	₡ 1.107,00	2015: 5.78% 2016: 6.44% 2017: 9.38% 2018: 1.50% **Total Periodo: 23.07%**	65,91%	**Parcialmente cumplida**	Gerencia de Construcción de Vias y Puentes	El proyecto está finalizado contractualmente con fecha oficial del dia 24 de agosto de 2018, pero sin lograrse el objeto contractual a cargo de la empresa Sanchez Carvajal S.A. con una "RECEPCION OBJETO NO CUMPLIDA". El 17 de setiembre de 2018 se realizó la visita a obra con el Contratista para la recepción provisional y 5 dias después, se hizo entrega al Contratista de la lista de no conformidades de la Inspección. El avance fisico del proyecto al cierre contractual es del 87,9%. Sin embargo, la no aprobación de la Adenda 8 provoca que la Dirección del Proyecto y la Alta Administración del CONAVI, definieran la línea a seguir en el proyecto para asi completar la etapa de construcción: • Se trabaja en los términos de referencia para una contratación que le brinde mantenimiento al proyecto mientras se realiza la nueva licitación. • Se está en proceso de elaboración de los términos de referencia de una nueva contratación cuyo alcance sea definir el diseño del puente sobre el río Laguna; así como una licitación para finalizar el tramo 1 y 3.
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra. **Región: Huetar Norte**	2013: 0% de avance de obra	9.1.1.3.3 2015-2016 Construcción del 100% de la radial Abundancia - Ciudad Quesada . 2015: 60% 2016: 45%. 2017: 90%. 2018: 100%	2018: 100%	₡ 7.830,00	BID Fondo Vial	100,00%	100,00%	**Cumplida**	₡ 7.755,00	2015: 7.0% 2016: 28.3% 2017: 25.7% 2018: 39.0% **Total Periodo**: 100.0%	100,0%	**Cumplida**	Unidad Ejecutora PIV-1 / BID	Proyecto concluido y puesto en operación desde el 06 de octubre de 2018. Se trabaja en el cierre financiero de la obra.
SECTOR-MOPT/CONAVI **SECTOR: CONAVI** **SECTOR- MOPT**	Porcentaje de avance de obra. **Región: Chorotega**	2014: 0% de avance de obra	9.1.1.4.1 2017-2018: Mejoramiento del 30% del tramo Nosara-Samara. 2017: 10% 2018: 30%	2018: 30%	₡ -	Presupuesto Nacional programa 327	22,80%	76,0%	**Parcialmente cumplida**	₡ -	2017: 2.50% 2018: 20.30% **Total Periodo: 22.80%**	76,0%	**Parcialmente cumplida**	Ministerio de Obras Publicas y Transportes / División de Obras Publicas / Macro Región Guanacaste	El proyecto se desarrollo por medio del convenio MOPT-CONAVI, donde el CONAVI proporcionaria los materiales requeridos para el proyecto y el MOPT asignaria una brigada de maquinaria compuesta por una niveladora, un retroexcavador, dos excavadoras, un compactador, dos tractores de oruga, dos vagonetas con tanque de agua y seis vagonetas para acarreo y colocación de material, con sus respectivos operadores y el personal de apoyo necesario, administrado por la División de Obras Publicas. Este proyecto termina el año con un cumplimiento de la meta del PND 2015-2018 del 76%, ademas se concluyó el convenio MOPT-CONAVI, para atender el desarrollo de este proyecto, lo que provocó sacar una licitación publica para contratar los servicios de una empresa para coloca la caperta asfaltica en la sección Garza-Nosara. El proyecto sufrió un desvio de materiales para atender emergencias en la region con la aprobado por del MOPT, ademas de en el IV trimestre 2018, a falta de contenido presupuestario se suspendieron trabajos del proceso de construcción, para el pago de viaticos y horas extras, lo que provoco la reducción del personal tecnico-operativo asignado y consecuentemente un avance lento en las tareas a realizar, dejando pendiente para su ejecución y conclusion para el segundo semestre de 2019.
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra	2014: 0 %	9.1.1.4.3 2015-2017 41% de Construcción de la sección Los Chiles - Rio Infiernito de la Ruta Nacional 1856 (en lastre del Tramo 1-Los Chiles-Rio Pocosol. 2-Rio Pocosol- Infiernito de la ruta nacional N° 1856 (Secciones 1 y 2). 2015: 16% (24,5 km) 2016: 35% (29,8 km) 2017: 41% (9,1 km) (DM-544-2016 del 08-08-16)	**Mediante Dictamen de modificación DM-465-2017 del 06-07-17 se elimina el resultado y sus componentes.**										
SECTOR: CONAVI/MOPT **SECTOR- CONAVI**	Porcentaje de avance de obra. **Región: Central**	2014: 0%	9.1.1.5.1 2017-2018: 30% de la ruta San José- San Ramón ampliada. 2017: 10% 2018: 30%	2018: 30%	₡0,00	Fideicomiso Fondo Vial	0,0%	0,0%	**No cumplida**	₡0,00	2017: 0.0% 2018: 0.0% **Total Periodo: 0.0%**	0,0%	**No cumplida**	Unidad Ejecutora Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales.	El proyecto se encuentra en la fase pre-operativa/pre-constructiva en la cual, conformará el modelo del proyecto (estudios técnicos, la viabilidad legal y operativa, la estructuración financiera, la evaluación de los riesgos del proyecto y del fideicomiso, además de la conformación la Unidad Administradora del Proyecto (UAP), así como la planificación, el diseño, elaboración de planos constructivos y cualquier otra actividad que se requiera), ademas de desarrollar todos los actos jurídicos necesarios para la adecuada obtención de recursos financieros encaminados a la realización del proyecto. Esta es una fase de planificación, misma que, tiene dos productos de suma importancia para el proyecto del Fideicomiso, que son: el anteproyecto (el cual, establecerá las distintas soluciones viales, en función de la normativa aplicable y los estudios que se realizan para tal fin, así como un presupuesto de obra preliminar) y el informe de estructuración financiera (mismo que definirá mecanismos de financiamiento, modelo de negocio y el cierre financiero del proyecto, así como, la estructura tarifaria y el monto de los peajes). Por lo tanto, las proyecciones de cumplimento de la meta definida en el PND no se cumplieron debido a que el avance del proyecto (etapa constructiva) es de un 0%, quedando para ser desarrollada según lo define el PNDIP 2019-2022. Según la proyección del Plan de Ejecución del Proyecto (PEP), la fecha prevista de la Orden de Inicio para el Diseño y Construcción del Corredor Vial sería para el II semestre del año 2021 (en el caso de las Obras Impostergables (OBIS), la orden de inicio está prevista para junio 2019), dado el desarrollo de gran cantidad de actividades previas al inicio de la etapa constructiva, y que son necesarias para la buena ejecución del proyecto.
SECTOR-MOPT				**Esta meta es responsabilidad del CONAVI**											

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2015-2018				PROGRAMACIÓN METAS ANUALES PND 2018			CUMPLIMIENTO ANUAL METAS PROGRAMA/PROYECTOS AL 31 DICIEMBRE 2018				RESULTADO PERIODO 2015-2018			RESPONSABLES	OBSERVACIONES
NIVEL	Indicador del Programa/Proyecto	Línea Base	Meta Período 2015-2018	Metas Anuales PND 2018	Estimación presupuestaria (Millones ¢)	Fuente de financiamiento y programa presupuestario	Resultado	%	Clasificación de la Meta	Ejecución Presupuestaria (Millones ¢)	Resultado	%	Clasificaciòn		
9.1.2 Programa de obras urbanas de la Red Vial Nacional.															
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra. **Región: Central**	2013: 0% de avance de obra	9.1.2.1.1 2015-2018 100% de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe - Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación: 2015: 21,80% 2016: 16% 2017: 75% 2018: 100%	2018: 100%	₡5.035,00	Banco Centroamericano de Integración Económica	17,00%	17,00%	**No cumplida**	₡33,00	2015: 9.6% 2016: 7.4% 2017: 0.0% **2018: 0.0%** **Total Periodo: 17.0%**	17,00%	**No cumplida**	Unidad Ejecutora BCIE / CONAVI	Esta meta está integrada por 4 proyectos de pasos a desnivel (intercambios). Cada uno tiene un peso de contribución específico para medir el avance de la meta, con un resultado del periodo 2015-2018 de 17.0%, que corresponde a las obras concluidas por la construcción del intercambio de Paso Ancho. Los otros tres proyectos no han iniciado la etapa de construcción por lo que no hay aporte de avance a la meta planteada. Se programa para enero 2019 dar orden de inicio al Intercambio de las Garantias Sociales, que se extendera por un plazo de 12 meses; luego el Intercambio de Guadalupe con un plazo de 18 meses y por ultimo el Intercambio de La Bandera-UCR, con 18 meses de plazo para la construcción.
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra. **Región: Central**	2013: 0% de avance de obra	9.1.2.1.2 2015-2016 Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación: 2015: 70% 2016: 25%. 2017:80%. 2018: 100%	2018: 100%	₡30.000,00	Banco Centroamericano de Integración Económica	30,70%	30,70%	**No cumplida**	₡8.449,00	2015: 0.0% 2016: 0.0% 2017: 5.0% 2018: 25.7% **Total Periodo: 30.7%**	30,70%	**No cumplida**	Unidad Ejecutora BCIE / CONAVI	El proyecto se tiene segregado en 5 unidades funcionales, con el siguiente avance en el desarrollo de los procesos de construcción a diciembre de 2018: - Unidad Funcional II-B: 89% de avance. - Unidad Funcional III: 30% de avance. - Unidad Funcional IV: 10% de avance. Se programa dar orden de inicio en el primer semestre de 2019 a la Unidad Funcional I y II-A, luego de que los Juzgados emitan las resoluciones de entrada en posesión. Entre los principales obstaculos presentados en el proyecto tenemos: 1. Resolución de expropiaciones, de un total de 100 propiedades requeridas para expropiar en las unidades funcionales I, II, III y IV, 60 de ellas están inscritas a nombre del Estado, 31 en Entrada en Posesión y 9 esperando fecha de entrada en posesión. Para la Unidad Funcional V de 186 propiedades, se cuenta con 62 inscritas a nombre del Estado (33%). 2. Reubicación de familias ubicadas en el Triangulo de la Solidaridad, cuyas acciones se realizaron efectivamente en el IV trimestre del 2018. 3. Construcción de obras adicionales al proyecto con un enfoque social, en particular la construcción de la Nueva Escuela Rafael Vargas Quiros en Colima de Tibás.
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Porcentaje de avance de obra. **Región: Central (PIV I – BID) Al primer semestre 2017, cumple meta de periodo 2015-2018.**	2013: 0% de avance de obra	9.1.2.2.1 2015-2016 Mejoramiento del 100% del tramo Pozuelo Jardines del Recuerdo. 2015: 40% 2016: 100%	Cumplida en 2017					**Cumplida**		2015: 0.0% 2016: 64.0% 2017: 36.0% **Total Periodo: 100.0%**	100%	**Cumplida**	Unidad Ejecutora PIV-1 / BID	Proyecto concluido y puesto en operación desde el 30 de abril de 2017, generando beneficios a la población usuaria.
9.1.3 Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional y Cantonal															
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Número de puentes construidos en la red vial nacional		9.1.3.1.1 2015-2018 Construcción de 36 puentes. 2015: 13 2016: 22 2017: 25 2018: 36	36	₡3.924,00	Banco Centroamericano de Integración Económica y Fondo Vial	22	61,1%	**Parcialmente cumplida**	₡887,00	2015: 9 2016: 8 2017: 3 2018: 2 **Total Periodo: 22**	61,1%	**Parcialmente cumplida**	Gerencia de Construcción de Vias y Puentes; Unidad Ejecutora BCIE	En el periodo 2015-2018 se construyeron y se pusieron en funcionamiento 22 puentes.
REGION CENTRAL 12			2015-2018 7 puentes		₡ 1.500,00				**No cumplida**	₡ 292,00	2 puentes (2016: 1 +2018: 1)	29%	**No cumplida**		Año 2016: RN 304, límite cantonal Desamparados-Aserrí, Puente sobre el río Guatuso. Año 2018: Puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 147, sección: Santa Ana - Belén
REGION BRUNCA 4			2015-2018 4 puentes		₡ 2.424,00				**Parcialmente cumplida**	₡ 595,00	3 puentes (2017: 2 + 2018:1)	75%	**Parcialmente cumplida**		Año 2017: Dos puentes en la Ruta Nacional No. 14, sección: Río Claro - Golfito (Puente sobre Quebrada Km 20 y Puente sobre Quebrada Km 19) Año 2018: Un puente en la Ruta Nacional No. 14, sección: Río Claro - Golfito (sobre Quebrada La Mona)
REGION CHOROTEGA 0			2015-2018 0 (en el PND los 36 puentes no contemplan los 4 puentes para la chorotega)		**No programado para el año 2015, 2016, 2017 y 2018**										
REGION HUETAR CARIBE 5			2015-2018 7 puentes						**Parcialmente cumplida**		4 puentes (2015: 3 + 2016: 1)	57%	**Parcialmente cumplida**		Año 2015: RN 247, sección Campo Cinco - Puerto Lindo: Puente sobre Quebrada Sancarleña, Puente sobre quebrada sin nombre (Los Angeles) y Puente sobre Quebrada Los Pelados. Año 2016: RN 247 , Campo Cinco - Puerto Lindo: Puente sobre quebrada sin nombre (El Cedral).
REGION HUETAR NORTE 14			2015-2018 17 puentes						**Parcialmente cumplida**		12 puentes (2015: 6 +2016: 6)	71%	**Parcialmente cumplida**		Año 2015: RN 733, sección: San Rafael Chimurria: Puente sobre la quebrada Sapo, Puente sobre Quebrada Boca Tapada y Puente sobre Quebrada Calabaza. RN 730, sección Canalette - Colonia Puntarenas y RN 138 sección Colonia Puntarenas-Límite cantonal Upala/Los Chiles: Puente sobre río Rito, Puente sobre Quebrada El Quebradón y Puente sobre Quebrada Patriota. Año 2016: RN 733, San Rafael Chimurria: Puente sobre el rio La Muerte, Puente sobre el rio Caracol, Puente sobre la Quebrada Patastillo, Puente sobre la Quebrada Canal (km 5-700), Puente sobre la Quebrada Chepa (km 30+600) y Puente sobre la Quebrada San Jorge (km36+700).
REGION PACIFICO CENTRAL 1			2015-2018 1 puentes						**Cumplida**		1 puente : año 2017	100%	**Cumplida**		Año 2017: RN 235, Puente sobre río Estero Quepos.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2015-2018				PROGRAMACIÓN METAS ANUALES PND 2018			CUMPLIMIENTO ANUAL METAS PROGRAMA/PROYECTOS AL 31 DICIEMBRE 2018				RESULTADO PERIODO 2015-2018			RESPONSABLES	OBSERVACIONES
NIVEL	Indicador del Programa/Proyecto	Línea Base	Meta Período 2015-2018	Metas Anuales PND 2018	Estimación presupuestaria (Millones ¢)	Fuente de financiamiento y programa presupuestario	Resultado	%	Clasificación de la Meta	Ejecución Presupuestaria (Millones ¢)	Resultado	%	Clasificaciòn		
9.1.4 Programa de conservación de la Red Vial (DM-078-2016 del 25 febrero 2016)															
SECTOR-CONAVI/MOPT	Número de kilómetros conservados de la red vial nacional pavimentada	2013: 1.046,61 km	9.1.4.1.1 2015-2018: 970 kilómetros anuales de mantenimiento periódico. 2015: 970 km 2016: 970 km 2017: 970 km 2018: 970 km	2018: 970 km	¢ 72.668,00	Fondo Vial	943,00	97,2%	**Cumplida**	¢ 69.929,00	2015: 1.084,92 km 2016: 1.207,68 km 2017: 1.344,48 km 2018: 943,00 km **Total Periodo 2015-2018: 4.580,08 km**	97,2%	**Cumplida**	Gerencia de Conservación de Vias y Puentes	En promedio durante el periodo 2015-2018, se logro dar mantenimiento periódico a un total de 1.145,02 km/año de la Red Vial Nacional Pavimentada, sobre excediendo la meta anual planteada definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, de 970,0 km/año. En el PND 2015-2018 se programó atender 3.880,0 km en 4 años, lográndose una atención total de 4.580,08 km sobre excediendo la meta 118,0% Se cuenta con las contrataciones formales para desarrollar los programas de mantenimiento periodico a la Red Vial Nacional Pavimentada.
SECTOR-INSTITUCIONAL (CONAVI)	Número de kilómetros conservados de la red vial nacional pavimentada.	2013: 2076,11 km	9.1.4.1.2 2015-2018: 3.450 kilómetros anuales de mantenimiento rutinario. 2015: 3.450 km 2016: 3.450 km 2017: 3.450 km 2018: 3.450 km	2018: 3.450 km	¢ 46.460,00	Fondo Vial	5.184,00	150,3%	**Cumplida**	¢ 44.709,00	2015: 3.441,99 km 2016: 4.052,53 km 2017: 3.800,40 km 2018: 5.184,00 km **Total Periodo 2015-2018: 16.478,92 km**	150,3%	**Cumplida**	Gerencia de Conservación de Vias y Puentes	En promedio durante el periodo 2015-2018, se logro dar mantenimiento periódico a un total de 4.119,73 km/año de la Red Vial Nacional Pavimentada, sobre excediendo la meta anual planteada definida en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 de 3.450 km/año. En el PND 2015-2018 se programó atender 13.800,0 km en 4 años, lograndose una atención total de 16.478,92 km sobre excediendo la meta 19,4% Se cuenta con las contrataciones formales para desarrollar los programas de mantenimiento periodico a la Red Vial Nacional Pavimentada.

Anexo N°3. Informe de evaluación del POI - 2018 Secretaria Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda

- Cuadro 4 con la información de las metas de producción del programa según las unidades de medida establecidas para cada producto.
- Cuadro 5 referente al indicador de desempeño (eficacia) asociado al producto.

Anexo N° 4. Acuerdo del Consejo de Administración del CONAVI, aprobación del Informe de evaluación anual 2018