



# Informe de Evaluación Anual- 2010

Consejo Nacional de Vialidad

Dirección Ejecutiva  
Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria



## Índice

Índice.....	1
Introducción .....	3
Aspectos Generales .....	4
Seguimiento de metas anuales por programa .....	9
Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 01 “Administración Superior” .....	11
Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 02 “Conservación Vial” .....	21
Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 03 “Construcción Vial” .....	37
Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 04 “Operación y Administración de Peajes” .....	49
Resumen del grado de cumplimiento de las metas de todos los programas según las categorías de valoración .....	59
Plan Nacional de Desarrollo Jorge Manuel Dengo Obregón 2006-2010 Cumplimiento de las metas .....	66
ANEXO 1 Aprobación del Informe de Evaluación Anual 2010 .....	69
ANEXO 2 .....	71

Programación, seguimiento y evaluación sectorial e institucional de las metas de las acciones estratégicas 2010 y del periodo 2006-2010..... 71

## Introducción

Este documento tiene por objetivo rendir el Informe de Labores sobre la Gestión del Consejo Nacional de Vialidad, al primer semestre del 2010.

Por la naturaleza de las funciones de cada una de las dependencias, los resultados identificados son cuantificables en algunos de los casos y en otros no, sin embargo, el Informe incorpora los logros alcanzados en el periodo, según la naturaleza de las funciones de las unidades respectivas.

Se da énfasis a los programas sustantivos que concentran la mayor asignación presupuestaria por ser los responsables y administradores de los proyectos de inversión y del cumplimiento de las metas institucionales incorporadas en el “Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 “Jorge Manuel Dengo Obregón” y el Plan Operativo Institucional vigente.

Se destaca que la información a partir de la cual se elabora este documento es suministrada por cada una de las dependencias administrativas de la Entidad.

## Aspectos Generales

### Base Legal

En el Alcance N° 20 de la Gaceta 103 del 29 de mayo de 1998 se publicó la Ley N° 7798 de “Creación del Consejo Nacional de Vialidad”, como un órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial, al que se le encarga la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional; permitiéndole suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones.

La Ley también declara la conservación vial como actividad ordinaria de servicio público e interés nacional.

Asimismo, establece que el CONAVI debe ser administrado por el Consejo de Administración como máximo órgano directivo de la organización; el cual está integrado de la siguiente manera:

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

La ley fija que el ámbito de acción del CONAVI se circunscribe exclusivamente a la Red Vial Nacional, la cual está constituida por 7.430 kilómetros, de los cuales un 60% corresponde a rutas pavimentadas, un 39% a rutas en lastre y un 1% a caminos en tierra. Además, establece las prioridades en que se debe usar el financiamiento local para atender la Red Nacional:

**i. Conservación:**

*“Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes”.*

**ii. Mantenimiento rutinario:**

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

**iii. Mantenimiento periódico:**

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

**iv. Mejoramiento:**

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

**v. Rehabilitación:**

*“Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores...”<sup>1</sup>*

**vi. Construcción de obras viales nuevas:**

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

Definiciones tomadas de la Ley No. 7798. Ley de Creación del CONAVI

## Misión

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

### MISIÓN

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

## Visión

La visión es “un sueño que nos proponemos hacer. Un sueño creíble y motivador capaz de invitar a otros a que se comprometan en su realización”:<sup>1</sup>

### VISIÓN

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

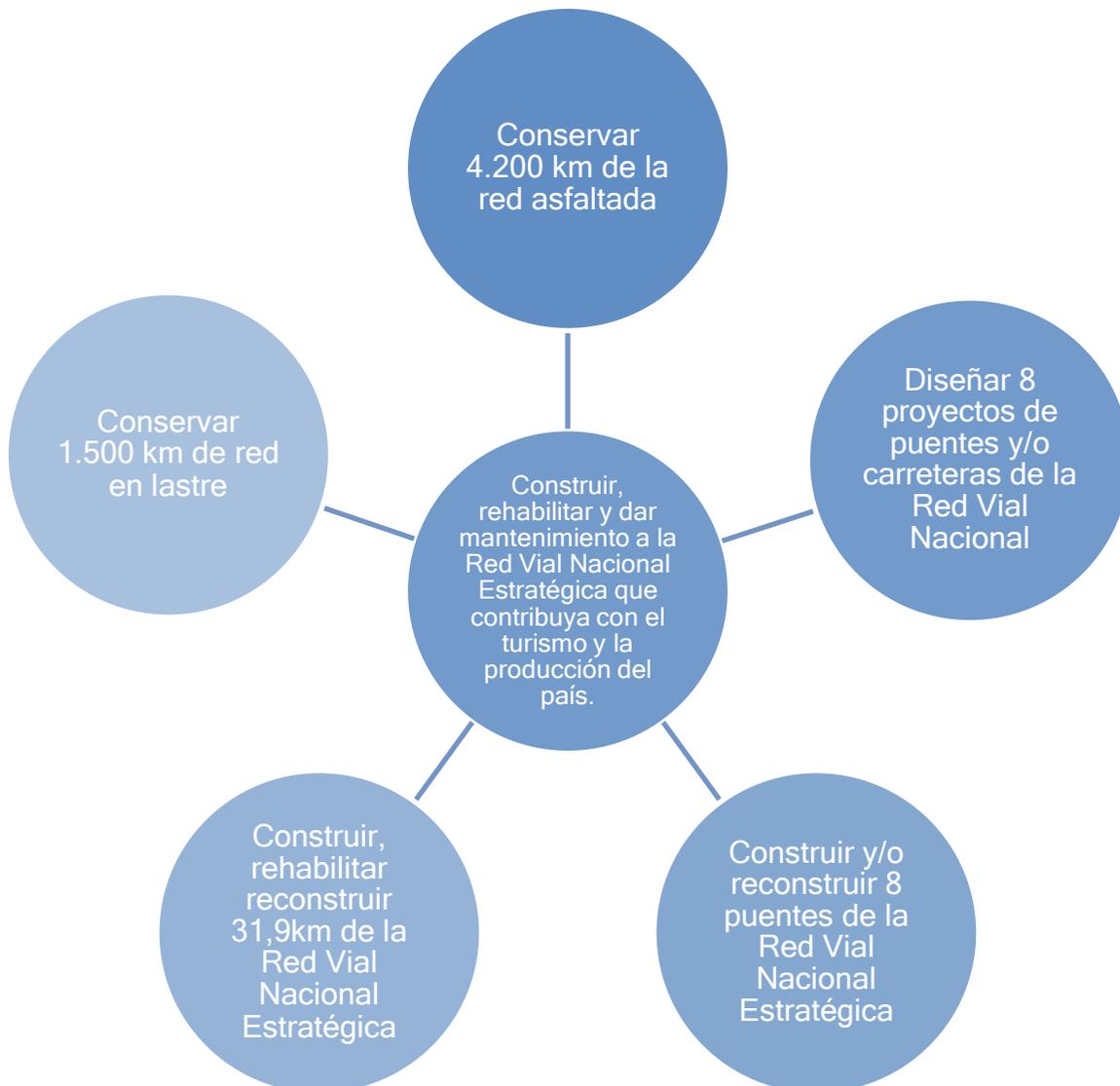
---

<sup>1</sup> Ing. Pier Protti. Seminario de Manejo y Control de Indicadores de Gestión (Balanced Score Card). 2003

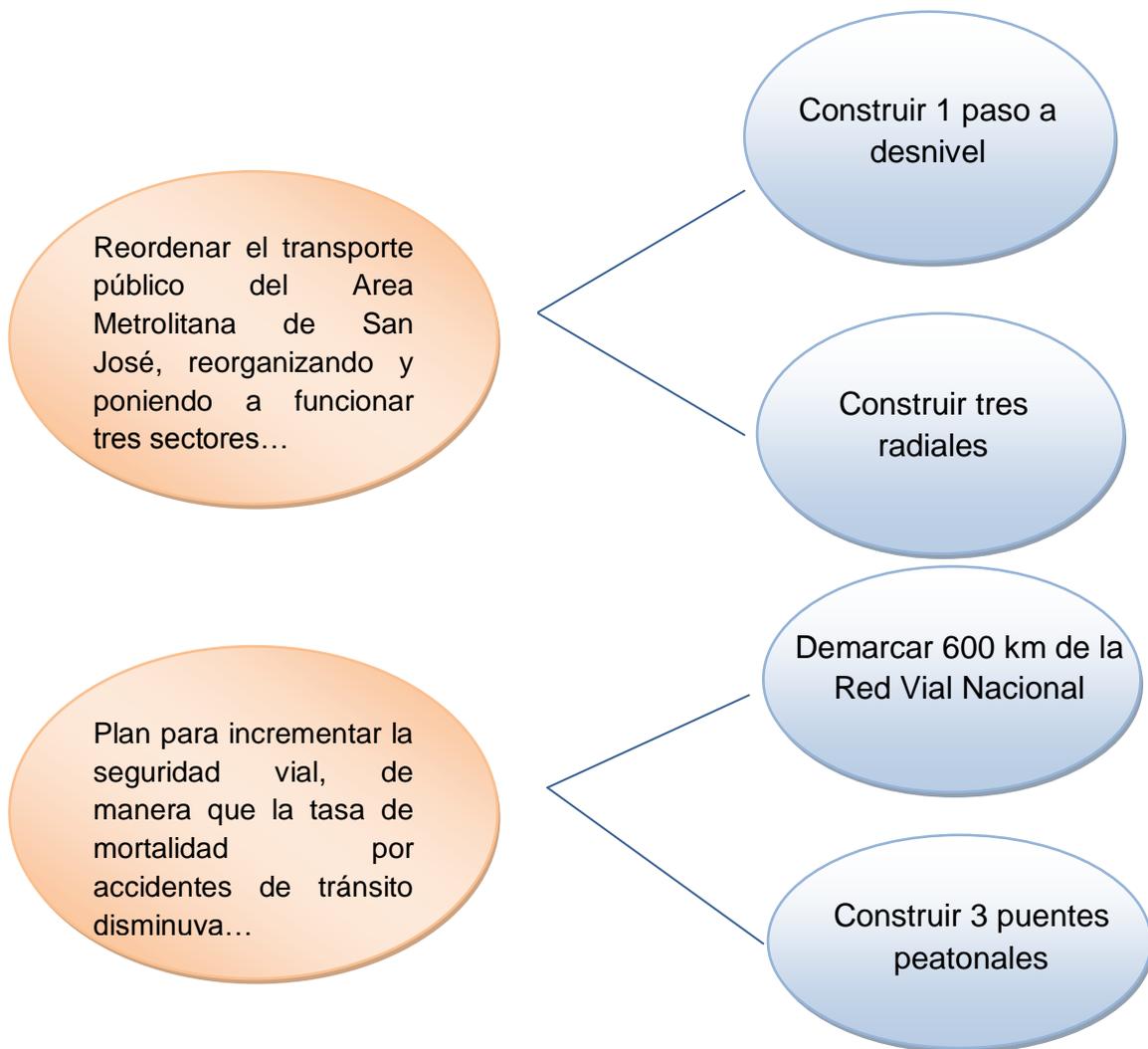
Debe señalarse que la base legal, la misión y la visión del CONAVI permanecen invariantes con respecto a las indicadas en el Plan Operativo Institucional 2010 (POI 2010), remitido a la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria (STAP).

El Plan Nacional de Desarrollo considera acciones estratégicas cuya responsabilidad de cumplimiento recae en el CONAVI, ello de acuerdo con su competencia y capacidad. Para cada una de las acciones estratégicas, anualmente se definen las metas correspondientes.

De tal forma que para la Institución, su aporte en el año 2010 para el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo vigente, se resume como sigue.



Los programas presupuestarios “02: Conservación Vial” y “03: Construcción Vial”, dan cobertura a la totalidad de la Red Vial Nacional, mediante la atención de las vías con superficie en lastre, tierra, asfalto o concreto; por medio de las acciones de conservación que son supervisadas profesionalmente en cada una de las zonas atendidas. Paralelamente se realizan proyectos de construcción y rehabilitación de carreteras y puentes que incorporan el componente de seguridad vial y contribuyen con el desarrollo económico y social del país.



## Seguimiento de metas anuales por programa

*“El sector transportes constituye uno de los pilares fundamentales del desarrollo socioeconómico de cualquier país, por cuanto la infraestructura de esta índole actúa como un incentivo a la producción, al atraer capital y la mano de obra para aprovechar los recursos naturales, al posibilitar una mayor producción de bienes y servicios, y al hacerlos más fácilmente asequibles al consumidor. Además, los transportes contribuyen al mejoramiento de la salud pública y de la educación en general, al facilitar el intercambio de ideas y culturas”, y recordando que antes del año 1980 “...Costa Rica había logrado poseer una red vial con un satisfactorio grado de madurez: bien conformada y distribuida, y con suficiente extensión y densidad como para permitir la comunicación entre los más distantes centros de población con los de mayor relevancia socioeconómica, habiendo quedado resueltos casi en su totalidad la mayoría de los problemas de integración territorial; problemas que aún hoy, están muy lejos de solucionar la mayor parte de los países en vías de desarrollo.”<sup>2</sup>*

De conformidad con los lineamientos emitidos por la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria en esta sección se presentan las 4 (cuatro) matrices correspondientes a las matrices de resultados por programa, en el siguiente orden:

- Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 01 “Administración Superior”
- Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 02 “Conservación Vial”
- Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 03 “Construcción Vial”
- Matriz de Resultados por Programa Presupuestario N° 04 “Operación e Inversión en rutas de Peaje”

La Matriz de Resultados por Programa Presupuestario (MRP), respeta el formato establecido, se incluye de conformidad con los lineamientos emitidos por la STAP, el análisis de los resultados alcanzados en cada una de las metas, según el grado de cumplimiento correspondiente y los aspectos que influyeron para alcanzarlo.

---

<sup>2</sup> CONAVI. Plan Anual Operativo para el Año 2003. Setiembre de 2002.

Asimismo, se remite un cuadro con el resumen y un mapa para la ubicación de los proyectos, administrados por el CONAVI, que han tenido ejecución en el periodo que se evalúa y que aportan al cumplimiento de cada una de las metas institucionales, reflejado en las matrices de resultados de cada programa.

Matriz de Resultados por Programa  
Presupuestario N° 01  
“Administración Superior”



## **Programa 01 “Administración Superior”**

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

Como es de conocimiento la estructura organizativa de CONAVI vive algunos cambios, paulatinamente se implementa la reorganización en las dependencias que lo conforman. De tal manera que el programa 01 “Administración Superior” está integrado por el Consejo de Administración, la Dirección Ejecutiva, las dependencias staff Gestión de Recurso Humano, Unidad Asesora de Planeamiento y Control (próximamente Planificación Institucional), Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos, Dirección de Tecnologías de la Información, la Dirección de Administración y Finanzas y la Proveeduría Institucional. Adicionalmente algunos procesos como Salud Ocupacional, Comunicación e Imagen y Contraloría de Servicios.

*Meta: “Ejecutar el 95% del presupuesto en el periodo correspondiente”.*

*Indicador: “%, ejecución presupuestario del periodo”.*

Es de suma importancia mencionar que la información proporcionada de los datos de ejecución presupuestaria, es preliminar, ya que la Institución está pasando por un proceso de implementación del Sistema Integrado de Información Financiera (SIFCO).

En relación con la Ejecución Presupuestaria del periodo 2010, del Programa Presupuestario N°1 “Administración Superior”, se tiene un cumplimiento de un 223%; esto de acuerdo con el informe correspondiente, preparado por la Dirección de Finanzas. Del mismo documento se desprende el siguiente detalle:

Cuadro N° 1

<b>Programa 01 Administración Superior Ejecución Presupuestaria al 31 de diciembre del 2010</b>			
<b>Subpartida</b>	<b>Presupuesto aprobado (colones)</b>	<b>Presupuesto ejecutado (colones)</b>	<b>Ejecución presupuestaria %</b>
<b>0</b>	712.056.472,63	1.763.156.583,58	248%
<b>1</b>	418.953.307,50	863.607.514,77	206%
<b>2</b>	29.128.115,42	48.449.911,59	166%
<b>5</b>	175.811.265,00	294.675.863,35	168%
<b>6</b>	12.862.500,00	31.710.042,23	247%
<b>TOTAL</b>	<b>1.348.811.660,54</b>	<b>3.001.599.915,52</b>	<b>223%</b>

El nivel de cumplimiento de la meta refleja el esfuerzo realizado en el periodo, con el trabajo conjunto e independiente de las dependencias que conforman el Programa 01.

Según se muestra en el cuadro N°1, que el mayor porcentaje de ejecución presupuestaria se da en la subpartida 0 que corresponde a las compensaciones salariales a los funcionarios de la Institución, esto ya que el presupuesto para la reorganización del CONAVI, se aprobó en el año 2009 y se empezó a ejecutar en el segundo semestre del 2010.

De las muchas actividades realizadas por las dependencias del Programa 01 Administración Superior, se destacan las siguientes:

<b>PRINCIPALES ACTIVIDADES</b>
✓ SEGUIMIENTO A LA GESTIÓN INSTITUCIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE METAS DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.
✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL INFORME DE EVALUACION ANUAL 2010.
✓ ELABORACIÓN Y PRESENTACIÓN DEL INFORME DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA ANUAL 2010.
✓ FORMULACION Y PRESENTACIÓN DEL PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO 2010.

- ✓ GESTIÓN CORRESPONDIENTE PARA LA ASIGNACIÓN DE PERSONAL EN LAS PLAZAS APROBADAS POR LA AUTORIDAD PRESUPUESTARIA Y EL SERVICIO CIVIL.

Se presenta seguidamente un resumen de las principales funciones y labores desarrolladas por cada una de las dependencias del Programa 01 “Administración Superior”.

La Gerencia de Planificación Institucional, tuvo la responsabilidad de analizar e implementar los cambios en el Plan Operativo Institucional 2010 producto de los movimientos del presupuesto institucional en el primer semestre (presupuestos extraordinarios 01 y 02-2010, modificación 01-2010 y resoluciones).

En coordinación con la Dirección de Tecnologías de la Información, realizó la capacitación de algunas dependencias del Programa 01, en la utilización del sistema DELPHOS para el seguimiento de los planes operativos y los planes de acción de las metas establecidas para el periodo 2010.

La Gerencia coordinó con las dependencias competentes la prórroga del “Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el MOPT y el CONAVI, para el levantamiento y recopilación de información básica para determinar y priorizar las intervenciones requeridas en la Red Vial Nacional”.

Se trabajò en la formulación del Plan Operativo 2011, considerando la información disponible y los lineamientos aplicables.

Con la guía MIDEPLAN y la coordinación de la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, se participa en lo de su competencia, en la formulación del Plan Nacional de Desarrollo 2011 – 1014.

Se revisaron y actualizaron los formularios de los proyectos inscritos en el Sistema de Nacional de Inversión Pública de MIDEPLAN, particularmente aquellos que involucran la aprobación del financiamiento externo para la asignación de recursos suficientes.

Se atendieron las consultas planteadas y se emite el criterio técnico requerido según las particularidades, tal es el caso del Plan Institucional de Equiparación de Oportunidades 2011-2015, propuesta formulada por la Comisión de Discapacidad y que, es criterio de la Unidad, debe ser ajustado a las competencias del CONAVI y su realidad institucional.

La Unidad de Control Interno brindo charlas cortas a funcionarios de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes; además se dieron a conocer los resultados

del proceso de autoevaluación 2008, para cada dependencia, con base a los resultados, definieron sus propias acciones para fortalecer las debilidades evidenciadas en el proceso, con el correspondiente responsable y el plazo en que se cumplirá la misma.

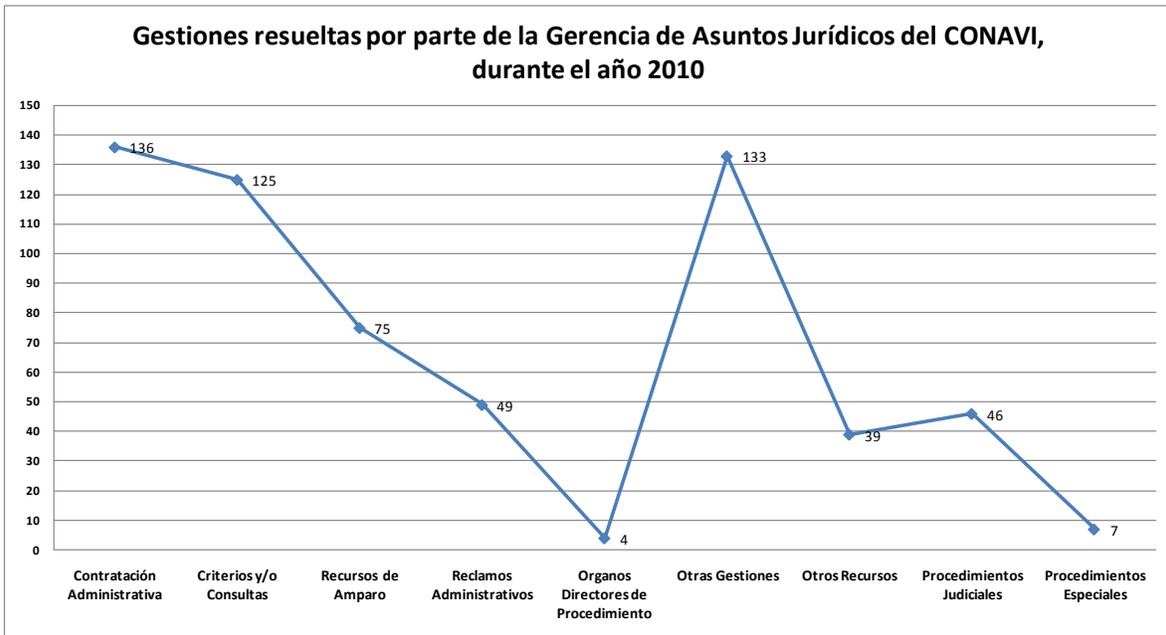
Se realizó la integración de todas las acciones propuestas ha llevado a cabo acciones propuestas para todas las dependencias del CONAVI para fortalecer el Sistema de Control Interno, así como su respectivo seguimiento.

Se trabajó conjuntamente con el Departamento de Análisis Administrativo en la actualización de Manuales de Proveeduría, Informática, se realizó una encuesta de opinión sobre el servicio que brinda algunas dependencias de la organización

La gestión de la Gerencia de Gestión de Asuntos Jurídicos realizada en el año 2010, se aprecia que la mayor cantidad de asuntos resueltos corresponde a la materia de contratación administrativa, eje principal de esta Gerencia por cuanto dentro de esta materia se da la elaboración de contratos, confección de análisis legales, elaboración de adendas, entre otros. Por otro lado, ocupa un segundo lugar, lo que clasifica como "Otras Gestiones", dentro de los cuales se encuentra la atención de diversas consultas o gestiones presentadas por diferentes dependencias del CONAVI y diversas entidades públicas o privadas (Ver gráfico N° 1).

Como tercer lugar en atención éste año se tiene lo que se refiere a Criterios o Consultas. Esta última clasificación se incluye todo lo referente a gestiones diversas, tales como: revisión de leyes, decretos, revisión de manuales y procedimientos, entre otros. Además cabe indicar que se atendió un número muy considerable en lo que a recursos de amparo se refiere, resolviéndose un total de 75 recursos de amparo para esta año 2010.

Gráfico N° 1



Por otro lado se debe indicar que se mantiene una cantidad de asuntos pendientes dentro de los cuales se tienen los reclamos administrativos, ya que no se cuenta con la información técnica necesaria para la atención de los mismos, información que se encuentra pendiente por parte de las Gerencias correspondientes. Respecto al tema de reclamos, esta Gerencia se encuentra realizando una serie de recordatorios de solicitud de información, los cuales si no son atendidos en el plazo otorgado, se procede a comunicar la situación a la Dirección Ejecutiva y al Consejo de Administración, a fin de solicitar respetuosamente su intervención al respecto.

Asimismo, y en una cantidad importante se tienen por resolver otras gestiones, las cuales obedecen a la gran cantidad de trámites de consulta que ingresan a la Gerencia provenientes de todas las demás dependencias de la Institución entre otros.

En cuanto a la administración de los recursos financieros asignados a nuestra unidad, cabe indicar que, y conforme al Plan Anual Operativo, se ejecutó en su mayor parte el presupuesto asignado a esta Gerencia. De igual forma conviene indicar que el saldo de presupuesto se dio en materia de capacitación, fue gestionada su devolución ante la Dirección de Finanzas.

En ese mismo orden de ideas, es importante también señalar, que los funcionarios de esta dependencia se capacitaron conforme a lo señalado en el Plan Anual de Capacitación, teniendo este año capacitación en lo que refiere a materia de

contratación administrativa (en las múltiples disciplinas que la componen), procesos contenciosos administrativos, entre otros. Igualmente, dos funcionarios, a efecto de garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley N° 7600, fueron capacitados en Lenguaje de Señas Costarricense (LESCO).

En cuanto a la meta de optimizar el proceso de contratación administrativa debe indicarse que los análisis legales, la elaboración de contratos y adendas fueron realizados en el menor tiempo posible debiendo indicarse que si en algún momento se superó el plazo de ley, esto fue debido a la complejidad propia del caso o la carencia de información debida en el momento oportuno.

En cuanto a la meta de administración del riesgo se evidencia su cumplimiento por cuanto las gestiones realizadas en esta dependencia han contribuido a la correcta administración de los recursos del CONAVI y en la oportuna asesoría en la adopción de decisiones adecuadas por parte de los jefes del CONAVI.

Por otra parte en la Dirección de Gestión del Recurso Humano se destaca la labor realizada por el Departamento de Administración de Personal, que procede con los trámites para el nombramiento del nuevo personal en las plazas aprobadas por la Autoridad Presupuestaria y el Servicio Civil, además de los procesos de evaluación del periodo de prueba, movimientos de personal intra e interinstitucionales, ascensos sean en forma interina o en propiedad, además de lo relacionado con la elaboración y cancelación de planillas, los reportes correspondientes, registro, control, pago de incapacidades, horas extra u otros.

Además se alcanzaron los Objetivos Estratégicos Institucionales, que son responsabilidad de esta Dirección, en un 100%, siendo estos:

- Administración del riesgo: se detectaron los riesgos asociados a las actividades y se gestionaron las acciones correspondientes para minimizar la materialización de dichos riesgos.
- Gestionar el conocimiento: se concluyó el levantamiento de la información de los procedimientos y políticas operativas en materia de capacitación.
- Desarrollar las competencias requeridas por el personal: se cumplió con la ejecución total de Plan Institucional de capacitación para el año 2010.
- Implementar el Sistema Integrado de Gestión del Conocimiento: se establecieron los requerimientos técnicos para la contratación del sistema.

En lo que respecta a la Dirección de Finanzas, a continuación se detallan las actividades realizadas por los distintos departamentos:

De la Dirección Financiera en General:

- Se elaboraron seis Desembolsos por \$33,0 millones ante el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).
- Se participó en la elaboración del proyecto de ley del préstamo con el Banco Interamericano de desarrollo (BID), así como el seguimiento de acciones para lograr su aprobación en la Asamblea Legislativa.
- Para concretar la entrada en vigencia del préstamo BID se cumplió con la presentación de tres informes para concretar las condiciones previas del préstamo, con lo cual se tramitaron dos desembolsos por más de \$18,0 millones.
- Se logró la entrada de los recursos a Tesorería Nacional del primer desembolso del BIRF para atender emergencias por la suma de ¢4.900,0 millones para el año 2010.
- Se hizo liquidación ante Crédito Público del tercer desembolso por ¢4.800,0 millones de préstamo del BIRF, dirigido a la atención de emergencias, correspondientes al año 2009.
- Se coordinó la implementación del Sistema Integrado de Información Financiera (SIFCO), que se encuentra con un avance del 98% y está en la etapa de producción.
- Se coordinó la realización del presupuesto ordinario del 2011, tres presupuestos extraordinarios del 2010, tres modificaciones presupuestarias del 2010 y 12 resoluciones de variaciones presupuestarias del 2010.
- Se participa en la elaboración de documentos financieros para soportar eventuales fideicomisos de créditos para atender del programa de puentes.
- Se tramitaron los pagos de las facturas recibidas en el primer trimestre del 2010, para una ejecución del presupuesto por un monto de ¢131.832,2 millones, lo cual significó una ejecución del presupuesto de un 87,73% siendo la ejecución total del CONAVI, considerando también todos los pagos relacionados con las remuneraciones al personal de la institución.
- Se logró tramitar con celeridad los pagos de resoluciones por el Terremoto de Cinchona una vez ingresados los recursos del BIRF.
- Se cumplió con los plazos establecidos por la Contraloría General de la República para la remisión de los informes de ejecución presupuestaria y el Presupuesto Ordinario del 2011 y los presupuestos extraordinarios, modificaciones y resoluciones requeridas por la Administración.

Como se puede apreciar, en el 2010 se desarrolló una ardua labor de carácter financiera, presupuestaria y contable, originada por: a) la búsqueda de nuevas fuentes de financiamiento, b) lograr la sistematización integrada de la formación, c) un incremento sustancial en los recursos asignados al CONAVI, d) ajustes a los requerimientos por parte de los organismos de fiscalización externa, e)

reformulación de la estructura organizativa del CONAVI, f) cambios en las autoridades gubernamentales, entre otras cosas; que de alguna manera obligaron a realizar ajustes para alcanzar las metas propuestas.

Finalmente, la Proveduría Institucional gestionó en lo de su competencia, los procesos de contratación (licitaciones en sus diferentes modalidades y contrataciones directas), referentes a: consultorías de diseño, consultorías de diseño y construcción, compra de materiales de construcción, servicios de consultoría profesionales, técnicos y administrativos que han sido llevados a cabo a través de esta Dirección, cada uno de ellos en apego a la normativa de contratación vigente y aplicable al CONAVI.

Durante el período que nos ocupa, la Institución ha tramitado alrededor de 130 procesos, procedimientos de contratación (obras viales, servicios de consultoría y compra de materiales de construcción).

Con el propósito de hacer más eficiente la prestación de servicios que brinda la Dirección, se mantiene constante comunicación con la Dirección de Tecnologías de la Información a efecto de mejorar el sistema de pedidos por medio electrónico, así como la inclusión de información a los diferentes programas.

Se continúa con la inclusión de los procesos de contratación que realiza el CONAVI al Sistema CompraRED del Ministerio de Hacienda y actualización del SIAC de la Contraloría General de la República, así como el registro institucional de proveedores, a fin de agilizar los procesos de contratación promovidos.

Matriz de Resultados por Programa  
Presupuestario N° 02  
“Conservación Vial”



**Programa 02 “Conservación Vial”:**

Este programa incluye los proyectos que realiza el CONAVI y que responden a los objetivos que por ley se le encargan a la institución, relacionados con la conservación vial (mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico) y la rehabilitación de la Red Vial Nacional. La Dirección de Conservación Vial es principalmente la dependencia responsable de velar por la ejecución de esas actividades y consecuentemente la responsable del programa.

**Dirección de Conservación Vial**

**Conservación de carreteras**



**Atención de emergencias**



**Atención de Puentes**



**Mantenimiento de la Red en Lastre**

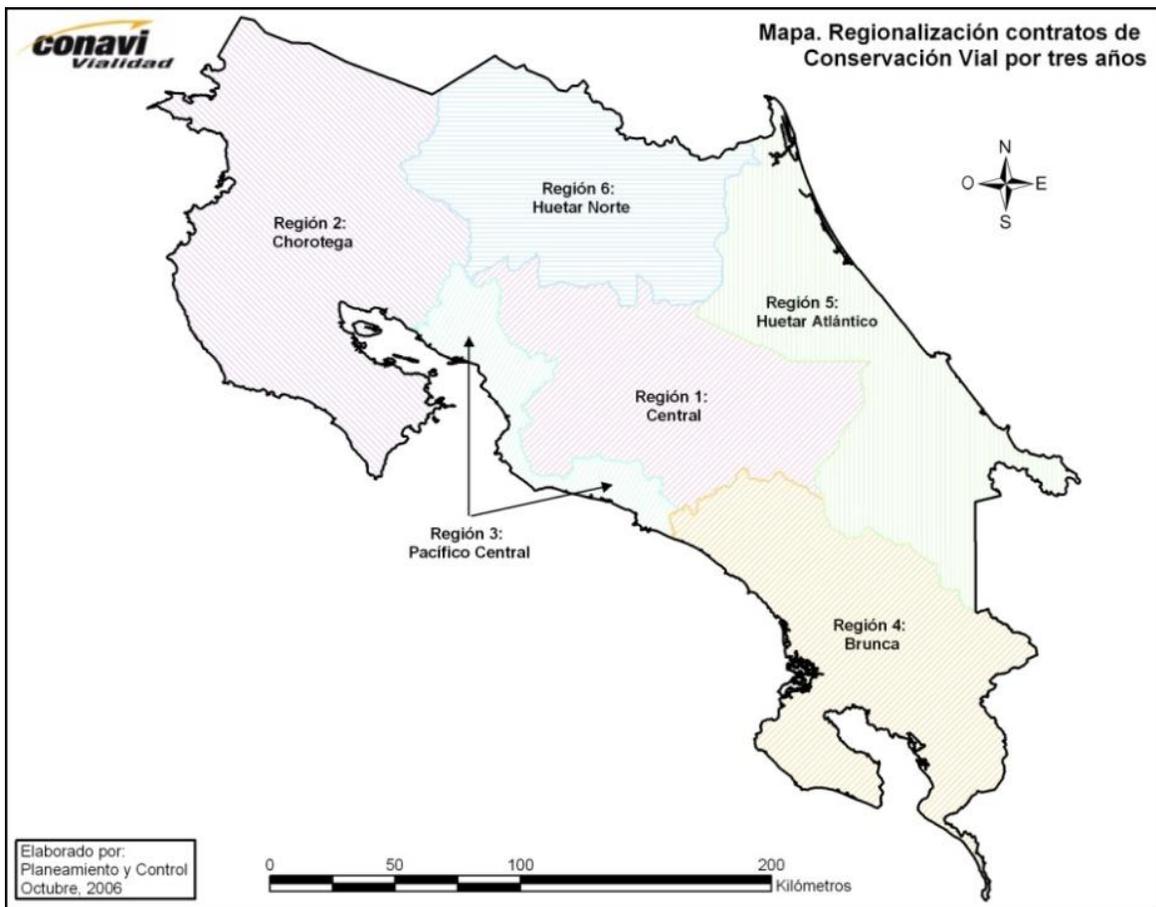


Mediante los contratos de conservación vial por tres años, el CONAVI se ha enfocado a mejorar los niveles de servicios de las principales rutas, con el fin de

buscar una disminución en los costos de transporte, además de un incremento en la generación de empleo por las distintas obras que se realizan a lo largo y ancho del país, produciendo así una mejoría en la calidad de vida de muchos costarricenses.

Los Contratos de Conservación Vial, iniciaron en julio de 2006. Estos Contratos de Conservación Vial por tres años, se dividen en 6 regiones y en veintidós zonas que cubren la atención de todo el país. Actualmente se han tramitado ampliaciones en el plazo de contratación con el fin de dar continuidad a las labores de mantenimiento y conservación de las rutas nacionales asfaltadas, ello con la autorización correspondiente de la Contraloría General de la República.

Paralelamente, se gestiona también ante la Contraloría General de la República, la ampliación de plazo de las contrataciones de los Organismos de Inspección, dada la necesidad de contar con la adecuada, oportuna y completa supervisión de los trabajos contratados.

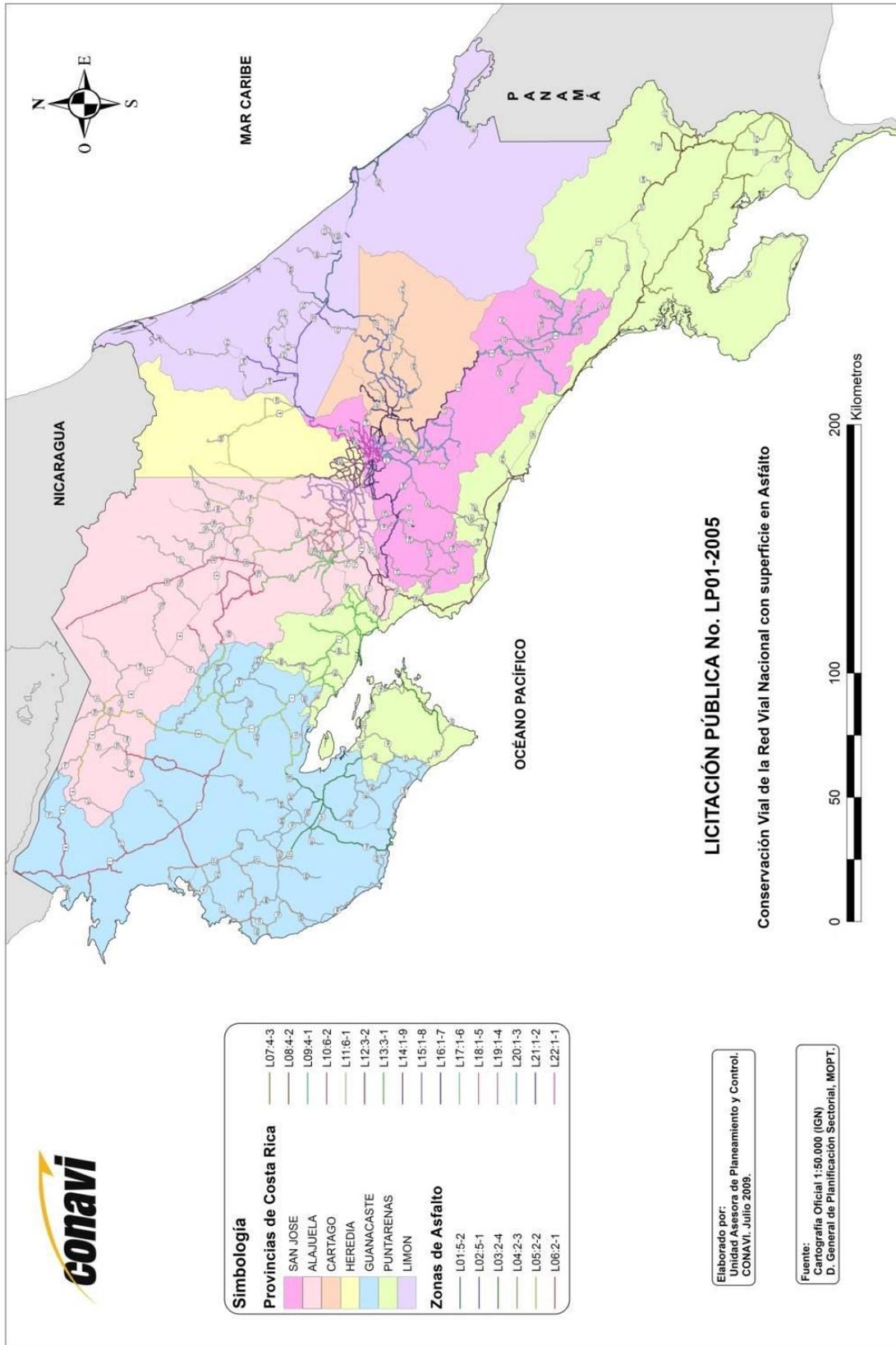


Informe de Evaluación Anual- 2010

Región/Subregión	Zona	Cobertura Geográfica		Km
		Provincia	Cantón	
Región 1 Central, Subregión San José	Zona 1-1	San José	San José, Goicochea, Alajuelita, Vásquez de Coronado, Tibás, Moravia y Montes de Oca.	612.0
Región 1 Central, Subregión San José	Zona 1-2	San José	San José, Escazu, Puriscal, Mora, Santa Ana y Turribares	
Región 1 Central, Subregión San José	Zona 1-3	San José	Desamparados, Curridabat, Acosta, Tarrazú, Aserrí, Dota y León Cortés	
Región 1 Central, Subregión Alajuela	Zona 1-4	Alajuela	Poás, Alajuela (menos distrito de Sarapiquí) y Atenas	604.0
Región 1 Central, Subregión Alajuela	Zona 1-5	Alajuela	Naranjo, Grecia (menos distrito Río Cuarto), Valverde Vega, Alajuela, San Ramón y Palmares	
Región 1 Central, Subregión Alajuela	Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menos distrito Peñas Blancas), Palmares y Alfaro Ruiz	
Región 1 Central, Subregión Cartago	Zona 1-7	Cartago	Cartago, La Unión, Oreamuno, El Guarco y Curridabat	432.0
Región 1 Central, Subregión Cartago	Zona 1-8	Cartago	Alvarado, Paraíso, Jiménez y Turrialba	
Región 1 Central, Subregión Heredia	Zona 1-9	Heredia	Heredia, Barva, Santo Domingo, Sta. Bárbara, San Rafael, San Isidro, Belén y Flores.	185.0
Región 2 Chorotega	Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Carrillo y La Cruz	798.0
Región 2 Chorotega	Zona 2-2	Guanacaste	Abangares, Cañas y Tilarán	
Región 2 Chorotega	Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Carrillo	
Región 2 Chorotega	Zona 2-4	Guanacaste/Puntarenas	Puntarenas (Paquera, Manzanillo, Lepanto y Cóbano), Nicoya, Hojancha y Nandayure.	
Región 3 Pacífico Central	Zona 3-1	Puntarenas	Puntarenas (excepto Paquera, Manzanillo, Lepanto y Cóbano), Montes de Oro y Esparza.	340.0
Región 3 Pacífico Central	Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Orotina, Garabito, Parrita y Aguirre (excepto Savegre)	
Región 4 Brunca	Zona 4-1	San José-Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa	676.0
Región 4 Brunca	Zona 4-2	San José-Puntarenas	Buenos Aires y Coto Bruz	
Región 4 Brunca	Zona 4-3	San José-Puntarenas	Osa, Golfito y Corredores	
Región 5 Huetar Atlántica	Zona 5-1	Limón	Pococí, Guácimo y Siquirres.	318.0
Región 5 Huetar Atlántica	Zona 5-2	Limón	Matina, Limón y Talamanca.	
Región 6 Huetar Norte	Zona 6-1	Alajuela	Sarapiquí, San Carlos, el distrito Río Cuarto, el distrito de Sarapiquí, el distrito de Peñas Blancas.	565.0
Región 6 Huetar Norte	Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Upala, San Carlos y Guatuso.	

Meta: “Atender 4.200 kilómetros de la Red Vial Nacional asfaltada mediante mantenimiento periódico o conservación vial”.

Indicador: “kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas”.



CONAVI está presente en la Red Vial Nacional asfaltada, dividida en las zonas de atención indicadas, para cada una de las cuales se promueve la contratación de la empresa para la ejecución de los trabajos necesarios y la contratación para la supervisión profesional correspondiente.

Las programaciones de las obras y el seguimiento cercano a la ejecución de las mismas, en coordinación con los responsables de la inspección y la eficiente administración de los recursos asignados, permite proyectar en un escenario optimista el cumplimiento de la meta anual, manteniendo en buenas condiciones de transitabilidad de la red vial nacional pavimentada.

Durante el periodo 2010 se han atendido, según lo reportado por la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes, cerca de 4.794 km de la Red Vial Nacional pavimentada, ello en virtud de que se desarrollan las actividades de mantenimiento en las rutas, de acuerdo con las necesidades y la programación correspondiente, misma que es revisada y aprobada por esa Gerencia.

En el año 2010 se reporta la atención de 4.794 km de red vial asfaltada, cantidad de kilómetros representa un avance en el cumplimiento que supera en un 14% la establecida.

Como factores de éxito es importante anotar el apoyo que se ha dado a la Gerencia de Vías y Puentes con la dotación de recursos humanos y financieros para ofrecer un mejor servicio a los usuarios, mejorando la cobertura y oportunidad en la supervisión de los trabajos que se realizan en cada una de las zonas de atención.

Meta: Asfaltar el 95% de la Red Vial Nacional.

Indicador: *“porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada”*.

En el año 2010 se define como meta atender un 95% de la Red Vial Nacional Asfaltada, al concluir el periodo de evaluación, la meta correspondiente se supera dado que se atienden 4.794 km que corresponde al 100% de la Red Vial Nacional Asfaltada.

Meta: *“Atender 1.500 kilómetros de la Red Vial Nacional en lastre mediante mantenimiento periódico o conservación vial”*

Indicador: *“kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre”*.

De la misma forma, la Red Vial Nacional en lastre y tierra se atiende por medio de la Licitación Pública 2007 LN-000004-CV, dividiendo el país en zonas de atención,

con presencia de una empresa constructora que desarrolla las tareas de conservación y así como de profesionales desatacados para establecer la priorización, programación y supervisión de las obras, por supuesto todos en coordinación con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y las políticas de atención emitidas. La contratación mencionada consta de 38 zonas (líneas licitadas), de las cuales se tienen 36 contratadas y en ejecución.

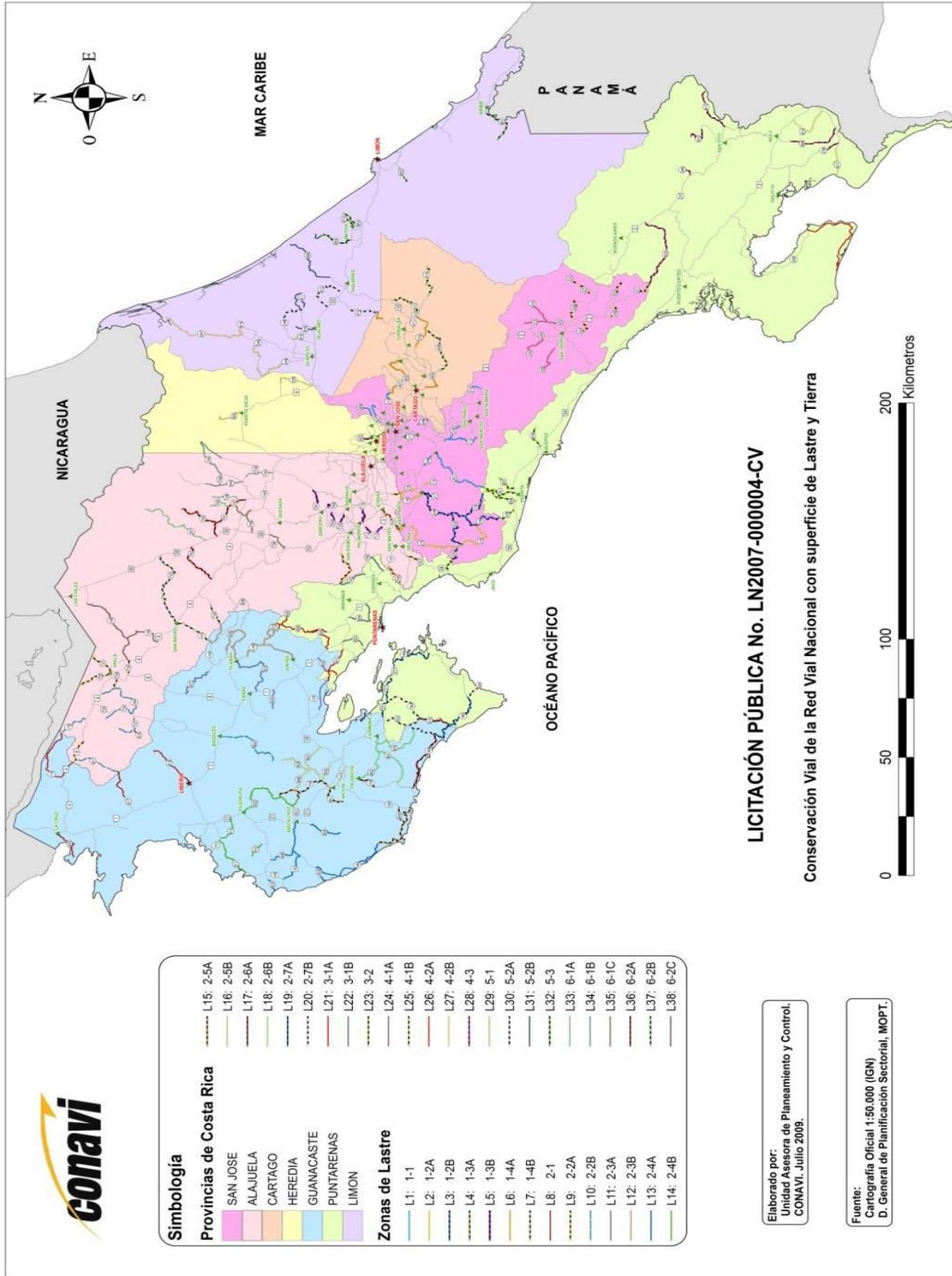
Cuadro N° 2

<b>Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)</b>				
Zona	Provincia	Cantones	Rutas Nacionales	Longitud (km)
Zona 1-1	San José	Desamparados, Tarrazú, Aserrí, Goicoechea, Alajuelita, Moravia, Dota, León Cortés	206, 209, 217, 218, 301, 307, 309, 313, 315, 336	93,90
Zona 1-2 A	San José	Puriscal, Turrubares	136, 314, 316, 319, 707	84,96
Zona 1-2 B	San José		239, 317, 318, 320, 324	83,97
Zona 1-3 A	Alajuela	Alajuela, San Ramón, Grecia, San Mateo, Atenas, Naranjo, Palmares, Poás, Orotina, San Carlos, AlfaroRuiz y Valverde Vega	136, 707, 742, 755, 757	50,26
Zona 1-3 B	Alajuela		704, 709, 713, 714, 715, 725, 741, 502	50,02
Zona 1-4 A	Cartago	Cartago, Paraíso, La Unión, Jiménez, Turrialba, Alvarado, Oreamuno y El Guarco	218, 225, 401, 402, 405, 411, 415	44,59
Zona 1-4 B	Cartago		408, 413, 414	69,77
Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Bagaces, Carrillo y La Cruz	4, 170, 917, 918, 922, 935	90,29
Zona 2-2 A	Alajuela	Upala	4, 138, 728, 729, 730, 731	60,22
Zona 2-2 B	Alajuela		164, 170, 732, 737, 917	116,42
Zona 2-3 A	Guanacaste	Cañas, Abangares y Tilarán	601, 602, 925, 927, 930	75,66
Zona 2-3 B	Guanacaste		143, 145, 606, 619, 734, 926	100,78
<b>Conservación Vial Red Lastre y Tierra (2007LN-000004-CV)</b>				
Zona	Provincia	Cantones	Rutas Nacionales	Longitud (km)
Zona 2-4 A	Guanacaste	Santa Cruz	152, 160, 904, 909	95,15
Zona 2-4 B	Guanacaste		910, 911, 912, 920, 928, 931, 933	40,59
Zona 2-5 A	Guanacaste	Nicoya	150, 168, 921, 931, 934	100,64
Zona 2-5 B	Guanacaste		157, 905, 906, 907, 920, 929	68,63
Zona 2-6 A	Guanacaste	Nandayure y Hojanca	158, 160, 915	84,55
Zona 2-6 B	Guanacaste		901, 902, 903	80,21
Zona 2-7 A	Puntarenas y Guanacaste	Puntarenas y Nandayure	21, 160	53,70

Zona 2-7 B	Puntarenas y Guanacaste		163, 623, 624	55,93
Zona 3-1 A	Puntarenas	Puntarenas, Esparza y Montes de Oro	601, 602, 605, 606, 619, 620	73,29
Zona 3-1 B	Puntarenas		603, 604, 742, 756	44,64
Zona 3-2	Puntarenas	Aguirre, Parrita y Garabito	239, 301, 320, 607, 609, 616	61,20
Zona 4-1 A	San José	Pérez Zeledón	326, 327, 329, 331, 332, 333, 334,	67,87
Zona 4-1 B	San José		242, 322, 323, 325, 328, 335	52,14
Zona 4-2 A	Puntarenas	Buenos Aires, Osa y Golfito	245,00	73,11
Zona 4-2 B	Puntarenas		611, 614	37,29
Zona 4-3	Puntarenas	Coto Brus y Corredores	238, 246, 608, 612, 613, 625	79,75
Zona 5-1	Limón	Pococi y Sarapiquí	229, 247, 249, 505, 810, 814	88,19
Zona 5-2 A	Limón	Siquirres y Guácimo	248, 415, 812	47,67
Zona 5-2 B	Limón		804, 806, 811, 816	57,68
Zona 5-3	Limón	Limón, Matina y Talamanca	801, 802, 803, 804, 813	56,87
Zona 6-1 A	Alajuela	San Carlos	227, 749, 750	57,49
Zona 6-1 B	Alajuela		250, 744, 745, 746	99,28
Zona 6-1 C	Alajuela		739, 747, 748	29,33
Zona 6-2 A	Alajuela	San Carlos, Los Chiles y Guatuso	739, 747, 748, 750, 751, 752, 753	98,11
Zona 6-2 B	Alajuela		143, 733, 734	80,58
Zona 6-2 C	Alajuela		138, 139, 936	62,02

En el 2010, la atención de vías en lastre es está compuesta de diferentes actividades como limpieza y conformación de cunetas, conformación de la calzada, remoción de derrumbes, entre otras; mismas que están conformadas por 1.902 km, para un cumplimiento extraordinario de un 127 % de la meta.

Al igual que la Red Vial Nacional Asfaltada, la Red Vial Nacional en lastre y tierra cuenta con mayor disponibilidad de recursos, especialmente personal capacitados técnica y profesionalmente destacado en las diferentes zonas de atención para tomar decisiones adecuada y oportunamente, supervisar y aprobar los trabajos realizados por las diferentes empresas contratadas para ello. Por otra parte se ha implementado un mayor acercamiento y entre el personal de supervisión de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y los profesionales de los organismos de inspección.



*Meta: Conservar el 55% de la Red Vial Nacional en lastre*

*Indicador: “porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre conservada”.*

Esta es otra meta que orgullosamente para la Institución tiene resultados superiores a los establecidos, atendiendo un total de 1.902 km de la Red Vial Nacional en lastre o tierra se cubre aproximadamente un 69% de la totalidad.

*Meta: “Demarcar 600 kilómetros de la Red Vial Nacional en lastre mediante mantenimiento periódico o conservación vial”.*

*Indicador: “kilómetros de la Red Vial Nacional demarcados”.*

La Dirección de Conservación Vial reporta su avance en el cumplimiento de esta meta, el total asciende a 125,5 km en el periodo 2010, trabajo que se realizó a través de la Licitación LN 00030-2008 “Demarcación Horizontal con Pintura y Captaluces”, esto representa un 21 % de avance con respecto a la meta.

En el II Semestre del 2010 se pretendió realizar la gestión de contrataciones de demarcación vial con el fin de cumplir parcialmente con la meta; sin embargo, no existió la posibilidad de asignar los fondos necesarios, dado que se presentaron una serie de emergencias, entre ellas las generadas por la Tormenta Thomas.

El año 2010, presentó situaciones atípicas en relación con fenómenos lluviosos, de acuerdo con lo indicado por el Instituto Meteorológico Nacional y la Comisión Nacional de Emergencias el 2010 es un año que presentó los records históricos en precipitación en todos los lugares de medición, en los últimos 40 años según los períodos de retorno.

La lluvia acumulada en cuatro días del mes de noviembre, sobrepasó el promedio que se esperaba para la totalidad del mes.

Superó los valores máximos históricos registrados en la mayor parte de las estaciones meteorológicas del Pacífico Central.

Este temporal de cuatro días, fue el evento de mayor precipitación acumulada durante un mes de noviembre, en las estaciones de análisis.

Específicamente la Tormenta Tomas sobrepasó el acumulado de precipitación al presentado con los huracanes César y Mitch en los años 1996 y 1998 respectivamente.

A continuación el detalle de los eventos atmosféricos que se presentaron en el 2010:

Enero: Un frente frío afectó el país generando inundaciones locales en el Caribe y fuertes vientos sobre la mayor parte del territorio nacional.

Febrero: Mantuvo un comportamiento lluvioso en la mayor parte del país, penetraron tres frentes fríos y uno de ellos produjo fuertes inundaciones en la provincia de Limón.

Marzo: Mostró un comportamiento lluvioso, cuatro frentes fríos penetraron el país; uno de ellos produjo inundaciones.

Abril: Presentó una etapa de transición prolongada y muy lluviosa, condición que propició cantidades de lluvia mensual muy por encima de lo normal en el Pacífico y el Valle Central principalmente.

Mayo: Se dio un superávit de lluvia en el Pacífico Norte. El fenómeno más importante de este mes fue el fuerte temporal en el Pacífico Norte y Pacífico Central, que fue causado por un sistema de baja presión atmosférica, el cual posteriormente dio origen a la Tormenta Tropical Agatha, la cual produjo severos daños en el norte de Centroamérica. También dio inicio la temporada de ondas tropicales, acumulándose un total de 7 sistemas de este tipo a lo largo del mes.

Junio: Mes muy lluvioso en la vertiente del Pacífico y el Valle Central. Hubo varios eventos extremos, particularmente el provocado por la onda tropical 8, la cual produjo una tormenta severa en Quepos y alrededores, afectando a la población y a la infraestructura de la zona.

Julio: Mes excepcionalmente lluvioso en la vertiente del Pacífico y el Valle Central, donde los cantidades mensuales de lluvia fueron hasta del doble del promedio histórico, lo cual trajo como consecuencia efectos como inundaciones repentinas y deslizamientos.

Agosto: Nuevamente condiciones excepcionalmente lluviosas en la Vertiente del Pacífico y el Valle Central. Fue un mes donde llovió casi todos los días. Estas extraordinarias condiciones son consecuencia del colapso de los vientos alisios,

sustituidos totalmente por los vientos del oeste, característico de un fenómeno de La Niña.

Setiembre: Declaratoria de estado de emergencia nacional. Se impusieron varios récords de lluvia en algunos lugares del país. Las Tormentas Tropicales Matthew y Nicole influenciaron al país, particularmente la segunda, la cual causó un temporal de fuerte intensidad en la vertiente del Pacífico.

Octubre: Condiciones contrastantes en algunas regiones del país. En el Valle Central y Pacífico Norte se presentó un notable déficit en las precipitaciones, mientras que en el resto del Pacífico se generaron precipitaciones por encima de lo normal.

Noviembre: Declaratoria de estado de emergencia nacional. Tormenta Tropical Tomas. 24 Personas fallecidas. En tres días se acumularon 250 mm de lluvia provocando saturación de suelos, crecimiento del cauce de los ríos, aumento de la escorrentía superficial de quebradas y ríos urbanos, altos índices de humedad en el suelo unido a las pendientes dispararon deslizamientos e inundaciones. Se afectaron 5 provincias (San José, Alajuela, Cartago, Puntarenas y Guanacaste) de las 7 provincias que componen el territorio nacional.

En lo que respecta al control del peso vehicular en carretera, el Departamento de Pesos y Dimensiones en el 2010 trabajo especialmente en el recurso humano de las Estaciones de Pesaje Fijas.

Se procedió durante el transcurso del año a realizar reuniones y a la aplicación de pruebas cortas a nivel interno, con el fin de que los funcionarios pudieran detectar los puntos débiles en el manejo de la normativa, tanto en pesos y dimensiones, como en la reglamentación interna del CONAVI.

Esto dio como resultado una mejora en el desempeño laboral de los funcionarios y también en el comportamiento de los Encargados de las Estaciones de Peaje, quienes han desarrollado autonomía en la toma de decisiones y han ido integrándose con el personal a cargo, sin embargo se considera necesario continuar con esta labor, especialmente con el personal de nuevo ingreso.

Una actividad significativa para todo el personal de Estaciones de Pesaje Fijas fue su participación en el 1er. Foro en Materia de Pesos y Dimensiones, que vino a fortalecer el trabajo desarrollado a nivel de recurso humano.

Como complemento a la revisión y actualización del Manual de Políticas y Procedimientos del Departamento de Pesos y Dimensiones, en lo que respecta a las actividades de las estaciones de trabajo de pesaje fijas, se invito a todos los funcionarios de estaciones que quisieran opinar y externar su criterio. Una vez

obtenidas las ideas del personal que participó, se procedió a unificar en un solo documento. Se le presentó a la Jefatura del Departamento y se va a concluir como parte de la redacción del Manual.

A continuación lo realizado en las Estaciones de Pesaje Fijas durante el año 2010:

En lo relacionado al comportamiento de los vehículos de transporte de carga que son controlados en las Estaciones de Pesaje Fijas de Cañas, Esparza y Búfalo, se muestra en el cuadro N° 2 la distribución de vehículos en estas estaciones.

**Cuadro N°3**  
Comportamiento de vehículos de estaciones de pesaje fijas  
Totales para el año 2010

Estación	Vehículos Controlados	Vehículos Infractores	Evasores
Esparza	39.991	598	168.573
Cañas	133.421	2.315	13.087
Búfalo	-	-	12.720
<b>TOTAL</b>	<b>173.412</b>	<b>2.913</b>	<b>194.380</b>

Fuente: Registros manuales y computarizados de las Estaciones de Pesaje Fijas.

En cuanto al comportamiento de la Diagramación en las estaciones de Pesajes Fijas, en el cuadro que se presenta a continuación se muestran las cantidades de constancias, repesos y vistos buenos de materia peligrosa que se han realizado en las Estaciones de Peaje de Cañas, Esparza y Búfalo.

**Cuadro N° 4**  
Diagramación de estaciones  
Totales para el año 2010

Actividad	Estación Esparza	Estación Búfalo	Estación Cañas	TOTAL
Pesaje y medición de vehículos para inscripción (constancias)	254	157	107	<b>518</b>
Pesaje y medición de vehículos con placa (repesos)	251	165	189	<b>605</b>
Revisión y VB de materia peligrosa	121	78	24	<b>223</b>

Fuente: Informes recibidos por las Jefaturas de las Estaciones de Pesaje Fijas

Con respecto al comportamiento de vehículos con placas extranjeras entre las Estaciones de Pesaje de Cañas y Esparza se hace evidente una diferencia significativa de las cantidades de vehículos provenientes de los países centroamericanos que transitan por las dos estaciones, este comportamiento se mantuvo durante todo el 2010.

Los datos recopilados reflejan su importancia en la aplicación del Acuerdo Centroamericano Sobre Circulación Por Carretera a los vehículos de transportistas centroamericanos, asimismo por la cuantificación de los vehículos extranjeros que transitan en la Red Vial Nacional, según su país de origen, ya que se observa que en ambas estaciones el flujo vehicular mas fuerte proviene de Nicaragua y Guatemala.

Cuadro N° 5  
Comportamiento de vehículos con placas extranjeras en Estación Cañas y  
Estación Esparza  
Totales para el año 2010

<b>País</b>	<b>Estación Cañas</b>	<b>Estación Esparza</b>
Nicaragua	11.600	1.487
El Salvador	8.152	840
Guatemala	11.900	1.319
Honduras	2.573	316
Panamá	3.494	122
<b>TOTAL PLACAS EXTRANJERAS</b>	<b>37.719</b>	<b>4.084</b>

Para los datos de la estación de Búfalo, es importante destacar que este control se comenzó a realizar en el mes de setiembre y ha continuado el resto del año 2010, por lo que no representa una cifra significativa del total para todo un año.

Sin embargo se presenta la información como muestra los cambios que se han gestionado en las Estaciones de Peaje.

Cuadro N° 6  
Comportamiento de vehículos con placas extranjeras en Estación Búfalo  
Totales para el año 2010, meses setiembre, octubre y noviembre

<b>País</b>	<b>Estación Búfalo</b>
Nicaragua	1.332
El Salvador	275
Guatemala	495
Honduras	117
Panamá	113
<b>TOTAL EXTRANJERAS</b>	<b>2.332</b>

Matriz de Resultados por Programa  
Presupuestario N° 03  
“Construcción Vial”



**Programa 03 “Construcción Vial”**

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

**Dirección de Obras y Dirección de Ingeniería**

**Construcción de carreteras**



**Reconstrucción de carreteras**



**Puentes**



**Mejoramiento de carreteras**

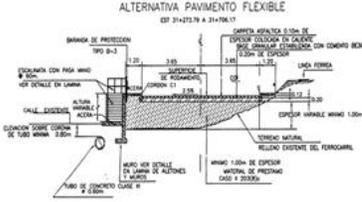


Antes



Después

**Diseño de proyectos**



Se analiza en detalle cada una de las metas del programa presupuestario 03 “Construcción Vial” e incorporadas en la matriz correspondiente

*Meta: Intervenir 31.9 km de la red vial nacional estratégica: como proyectos nuevos, de construcción, rehabilitación, reconstrucción y/o mejoramiento*

*Indicador: “km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o construcción, rehabilitación”*

La excelente comunicación con los diferentes actores involucrados en los proyectos, es uno de los factores que contribuyeron a superar la meta anual establecida en un 49%, así como la meta correspondiente, para el periodo completo, establecida en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 es superada en un 8%.

Las obras que se incorporaron en esta meta contribuyen en buena medida a los propósitos de la misión del programa al permitir con los proyectos ejecutados, una mejora en las condiciones de operación de la Red Vial Nacional estratégica, contribuir a la sostenibilidad de la misma y facilitar la fluidez del tránsito. Estas obras cumplen con la función de mejorar la capacidad estructural de la infraestructura vial del país, e incorporar el componente de seguridad vial.

Los siguientes proyectos, se encuentran concluidos y/o en proceso de finiquito, por lo cual se cuantifica la totalidad de los kilómetros de cada uno de ellos, como contribución a la meta.

- ⇒ Proyecto Concesionado San José - Caldera, Radial Alternativa Escazú. (inversión CONAVI).
- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N°313 La Fila Monterrey La Legua. Sección Monterrey.
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 204, Sección Intersección Ruta Nacional N° 215 - Intersección Ruta Nacional N° 211 (Zapote - San Francisco de Dos Ríos).
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 102, Sección San Vicente Moravia - San Isidro de Coronado.
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 10, Sección Paraíso – Cartago.
- ⇒ Mejoramiento de las rutas nacionales No 116 y 504, Sección Los Ángeles-San Miguel de Santo Domingo.
- ⇒ Diseño y construcción de las Obras de estabilización de talud sobre la Ruta Nacional No110, Sección: Carretera de Circunvalación (Ruta Nacional No 39)- Alajuelita.
- ⇒ Diseño, Construcción y Señalamiento (Topics) Intel.
- ⇒ Diseño, Construcción y Señalamiento (Topics) en la intersección La Arrocera.

Los dos últimos, se incluyen en la lista de aporte a la meta, sin embargo la longitud de ellos no es realmente significativa, dado que su aporte es más una solución puntal con intervención muy localizada de gran impacto, generalmente el funcionamiento de intersecciones que es mejorado considerablemente con labores de rediseño vial, que incluyen la utilización de dispositivos de seguridad y señalización correspondientes.

Se hace necesario mencionar también los proyectos de construcción y/o mejoramiento de carreteras con ejecución en el periodo 2010 son:

- ⇒ Nueva carretera a San Carlos- sección Sifón - La Abundancia, para este proyecto, en la vía se trabaja en dos actividades; en movimiento de tierra (corte) y tienen un frente de trabajo en el sector de Tapezco (2+500 – 23+200) y en la actividad de colocación de acero de refuerzo y concreto estructural de los dos pasos inferiores de Alto Villegas (12+200) y Sucre (32+720).
- ⇒ Mejoramiento de la RN N°245, sección Rincón- Puerto Jiménez, este proyecto tiene un avance de un 90%, se trabaja en la colocación de pilotes en el puente sobre el Río Rincón. También se encuentra en proceso de empalme de pilotes de acero para su utilización en el mismo puente.
- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N° 336, sección Monterrey - San Andrés - San Antonio de León Cortés, se recibió el addendum aprobado, pero las afectaciones del Huracán Tomas implican la necesidad de nuevas modificaciones para dejar el proyectos en condiciones aceptables de operación.
- ⇒ Para el mejoramiento Ruta Nacional N° 925, sección Tilarán – Líbano. Se encuentra en trámite para la elaboración de una addendum para su posterior aprobación y refrendo; para lo cual se cuenta con la certificación financiera de la disponibilidad financiera para la Orden de Modificación que le origina.
- ⇒ El mejoramiento Ruta Nacional N° 613, sección Sabalito - Las Mellizas, está en suspensión parcial. En construcción de cabezales de entradas a casas y fincas. Se concluyó la reubicación de tubería de agua potable por parte de la ASADA en la población de las Mellizas. Se encuentra en proceso de trámite la Orden de Modificación N° 3, base para Adenddum.
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 249, sección La Teresa Ticabán, se trabaja en el cierre de la obra, realizado por la ingeniería del proyecto.

- ⇒ Mejoramiento de las rutas nacionales N° 116 y 504, Sección Los Angeles -San Miguel de Santo Domingo, se está trabajando en señalamiento vertical y horizontal y en detalles.

Meta: “100% de la Red Vial Nacional mejorada que incluye el componente de seguridad vial”.

Indicador: *“porcentaje de la Red Vial Nacional mejorada”.*

Se reporta un 100% de cumplimiento, dado en cada uno de los proyectos se incorpora el componente de seguridad vial y para el cálculo del indicador se considera únicamente los proyectos concluidos dado que es la forma de asegurar el funcionamiento de los diferentes dispositivos o elementos incorporados.

Meta: *Construir / reconstruir 8 puentes de la Red Vial Nacional*

Indicador: *“Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y reconstruidos”.*

Durante el 2010, CONAVI por medio de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, logró concluir la construcción 8 puentes cumpliendo con ello el 100% de la meta propuesta para el período, además de contribuir a exceder la meta del Plan Nacional de Desarrollo “Construir y reconstruir 49 puentes de la red vial nacional estratégica”, en un 15%. El listado de Puentes construidos es el siguiente:

- ⇒ Puente sobre Quebrada La Fortuna Ruta Nacional N° 2 sección Río Claro - La Fortuna.
- ⇒ Puente sobre el Río Barrigones, en el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez.
- ⇒ Puente sobre la Quebrada Sabala, en el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez.
- ⇒ Puente sobre el Río Agujas, en el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez.
- ⇒ Puente sobre la Quebrada Ignacia, en el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón-Puerto Jiménez.
- ⇒ Puente No.1, estación 13+750, ruta nacional No.249, sección: La Teresa-Ticabán.

- ⇒ Puente No.2, estación 13+950, ruta nacional No.249, sección: La Teresa-Ticabán.

Importante mencionar que existen cuatro proyectos más en ejecución, cuyo avance es superior a un 90%, estos son:

- ⇒ Puente sobre el Río Tigre, en el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No. 245, sección: Rincón - Puerto Jiménez, avance del 91%.
- ⇒ Puente sobre el Río Caño Grande, Ruta Nacional N° 140, sección: Aguas Zarcas – Venecia, avance del 93%.
- ⇒ Puente sobre el Río Ipís, Ruta Nacional No. 102, Sección San Vicente de Moravia- San Isidro de Coronado, avance del 88%.
- ⇒ Puente de la Quebrada en Estación 342+960. RN N°2, Sección Río Claro – Corredores, avance del 98%.

Como razones de éxito de este resultado se anota el hecho de que las limitantes del año 2009 fueron superadas, dado que se logró la relocalización de servicios públicos para este periodo, se superaron limitantes de permisos ambientales, se realizaron las modificaciones necesarias a los diseños y se trabajó en los puentes concluyendo gran número de ellos e iniciando o continuando otros, suficientes para alcanzar la meta anual.

Adicional a ellos se colocaron 5 puentes modulares, para resolver de manera inmediata la necesidad de transporte y comunicación, en determinados lugares del país, el detalle a continuación:

- ⇒ Puente sobre el Río Blanco, Bagaces, Guanacaste, Ruta Nacional N° 165.
- ⇒ Puente sobre el Río Quebrada la Cangreja, Tibás, San José, Ruta Nacional N°5.
- ⇒ Puente sobre el Río Pocosol, los Chiles, Alajuela, Ruta Nacional N° 752.
- ⇒ Puente sobre el Río San José, Río Frío, Heredia, Ruta Nacional N° 229.
- ⇒ Puente sobre el Río San Pedro, Puntarenas, Puntarenas, Ruta Nacional N° 623.

Meta: *Realizar 8 diseños de proyectos de carreteras y puentes.*

Indicador: *“Nº de diseños concluidos, de carreteras y puentes”.*

La Gerencia de Contratación de Vías y Puentes tiene a su cargo la supervisión y seguimiento de las contrataciones de diseño para proyectos de carreteras y puentes, los resultados de la gestión del 2010, se resumen en cinco proyectos cuya etapa de diseño ha sido concluida, cuatro más en ejecución, los cuales presentan avances superiores al 60% en la etapa de diseño.

Los proyectos cuya etapa de diseño ha sido concluida son los siguientes:

- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N° 931, Ruta Nacional N° 150, Ruta Nacional N° 906 y Ruta Nacional N° 929, sección Santa Cruz - Santa Bárbara - Corralillo – Puerto Humo.
- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N° 17, sección Intersección Ruta Nacional N° 23 (El Roble) - Angostura – Cocal.
- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N° 5, sección Tibás - El Pirro.
- ⇒ Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional N° 219, sección Taras de Cartago.
- ⇒ Diseño y construcción de estructura mayor de drenaje Estero de Quepos.

Los proyectos cuyo diseño está en ejecución se enlistan seguidamente:

- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N° 238, sección Paso Canoas - Laurel - Bella Luz, 70% de avance.
- ⇒ Mejoramiento Ruta Nacional N° 323, sección Rivas - La Piedra, 65 % de avance.
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 160, sección Paquera – Tambor, 60% de avance.
- ⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 806, sección El Carmen de Siquirres - Caño Blanco, 65% de avance.

Los proyectos que se encuentran en ejecución pero que aun no han terminado o están suspendidos, es producto de las ordenes de modificación a los proyectos y debido al proceso que esto requiere hace que la duración de estos se prolongue y no se pueda terminar en los tiempos establecidos, por lo tanto afectan directamente el cumplimiento de la meta anual. Además se debe de tomar en cuenta que este año se presentaron muchas emergencias por lo que obligo a que toda la parte de ingeniería se dedicara más tiempo a esta causa, razón por la cual los proyectos se debieron de suspender mientras duraba la emergencia.

Meta: “*Construir 3 radiales*”

Indicador: “*Nº de radiales construidas*”

La construcción de radiales es otro de los aportes del CONAVI y en el 2010, se concluyeron dos de las radiales previstas: radial San Francisco – La Colina y la radial Librería Universal-MAG, en su fase original. La radial San Francisco de Heredia-Alajuela durante su ejecución ha sido afectada por la cantidad de servicios públicos que interfieren con las obras de la radial, se presentaron limitaciones para una ágil remoción o mejora de los servicios con la cantidad de empresas de servicios públicos, privados y las municipalidades involucradas en el proyecto. Todos estos factores influyeron para alcanzar un 66% del cumplimiento de la meta del período, igualmente se logró mejorar la circulación en sectores urbanos de alto tránsito y rutas estratégicas, descongestionar las rutas intervenidas con el aporte que conlleva al desarrollo del país producto del ahorro de tiempos de transporte, disminución en la inversión de mantenimiento de la flota vehicular, reducción de gasto en lubricantes, mejora en el ambiente (reducción de emisión de gases):

⇒ Mejoramiento de la Ruta Nacional Nº 211, Sección: Intersección Ruta Nacional Nº 204 - Intersección Ruta Nacional Nº 210 (San Francisco - La Colina), este cuenta con una longitud de 1,7 km y la señalización y demarcación correspondientes son contempladas en el contrato.

⇒ Mejoramiento (Ampliación) de la Ruta Nacional Nº 167, Sección: Librería Universal – MAG, esta cuenta con una longitud de 1,3 km, y con las obras de proyecto finalizadas.

⇒ Mejoramiento Ruta Nacional Nº3, Sección San Francisco Heredia - Río Segundo Alajuela, mismo que posee una longitud de 6,4 km y un avance de un 38%, actualmente se trabaja en la ubicación de los servicios públicos:

La Compañía Nacional de Fuerza y Luz (C.N.F.L), ha removido todos los postes que le correspondían a dicha entidad.

La Municipalidad de Flores posee un avance en las obras de un 98 %, en el mejoramiento del acueducto de dicho cantón.

La empresa de Servicio Públicos de Heredia (ESPH), le corresponde la reubicación de su acueducto y sistema de postería de su localidad, estos trabajos están realizados en un 90 % de su totalidad, debido a que entre las estaciones 0+000 a 0+500, el proyecto está afectado por la corta de árboles que interferían, en el presente mes se comenzó con la remoción de dichos árboles. El Consejo de

Administración del CONAVI, acordó realizar el convenio con la Municipalidad de Alajuela, el cual se está llevando a cabo en este momento. Es importante mencionar que el convenio antes mencionado facilitará la intervención de las actividades de subbase, base, colocación de carpeta, hasta que la Municipalidad de Alajuela intervenga en la reubicación del sistema del potable.

Por parte del ICE de Alajuela, se deben de remover 25 postes en la localidad de Río Segundo.

Las acciones correctivas aplicadas han sido, un estrecho seguimiento y comunicación con las instituciones involucradas en la remoción de servicios públicos en el corredor del proyecto. Sin embargo el nivel de dificultad es alto dada la cantidad de instituciones y gobiernos municipales involucrados en este proyecto.

*Meta: Construir un paso a desnivel*

*Indicador: “Nº de pasos a desnivel construidos”*

Finalizado el año 2010, se concluyeron dos pasos a desnivel:

El proyecto de Construcción Paso Elevado Alajuelita, en la Ruta Nacional Nº 39, Carretera de Circunvalación, se considera concluido, el paso ya está en operación, produciendo el efecto esperado en el flujo vehicular en la carretera circunvalación, a la fecha se están cumpliendo las expectativas de avance en la Obra; la estructura cuenta con seis carriles, tres en cada sentido de circulación (este-oeste y oeste-este) tiene 23,7 metros de amplitud y 411 metros de longitud y cuenta con un arco elevado de 240 metros.

La construcción del Paso a desnivel Hatillo en la Carretera Circunvalación, entre Hatillo 7 y 8, el paso cuenta con dos carriles, uno en cada sentido de circulación.

Como factores de éxito para alcanzar el 200% de esta meta se identifican, una fiscalización oportuna y un seguimiento continuo de la obra, que permitieron que la estructura del paso esté funcionando a cabalidad, entrando en operación en la fecha prevista, permitiendo el flujo vehicular ininterrumpido en este sector de la carretera Circunvalación.

*Meta: Construir 3 puentes peatonales*

*Indicador: “Nº de puentes peatonales construidos”*

Durante el período 2010 se concluyó un puente peatonal, sin embargo esta meta como se ha mencionado en informes anteriores, tiene su avance limitado por

factores que en la mayoría de los casos está fuera del control institucional, a continuación el detalle:

Puente Peatonal sobre Ruta Nacional N° 39, Carretera de Circunvalación, costado Oeste Paso Elevado Alajuelita, se encuentra concluido, cumpliendo con el cronograma establecido para ello, actualmente el puente se encuentra en operación, contribuyendo a mejorar las condiciones de transitar de la ciudadanía, cumpliendo con el marco legal establecido en la Ley 7600, además permite la comunicación segura entre sectores aledaños separados por las carreteras. La seguridad al peatón producto de este tipo de obra permite reducir los accidentes y sus efectos negativos, con la consecuente reducción en inversión requerida para mitigar las pérdidas materiales y sociales.

Puente peatonal Ruta Nacional N°32, sección Guápiles (inmediaciones del Circuito Judicial) – Siquirres, y el Puente peatonal en Bernardo Soto. Zona Franca BES, ambos tienen diseño está a un 100%, para ello se hizo un análisis minucioso de los riesgos que existen en la zona de construcción antes de contratar el diseño. Sin embargo la construcción se encuentra suspendida debido a órdenes de modificación. Hay atrasos por el proceso de revisión en la Dirección de Puentes del MOPT y faltan requisitos para la obtención de la viabilidad ambiental.

Las medidas correctivas que se tomaron durante el periodo, fueron realizar constante seguimiento por parte de la Unidad Supervisora mediante oficios en los cuales se solicita la atención inmediata de las revisiones solicitadas, así mismo se ha acudido a entidades superiores para que intervengan. Obtener colaboración del MOPT o contratar servicios profesionales en geología y arqueología para cumplir con los requisitos de la viabilidad ambiental.



Matriz de Resultados por Programa  
Presupuestario N° 04  
“Operación y Administración de Peajes”



## **Programa 04 “Operación y Administración en Vías de Peaje”**

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

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

La población beneficiada del producto de la actividad de recaudación de tasa de peaje son todos los usuarios que transitan por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, las cuales se especifican a continuación: General Cañas (Alajuela), Florencio del Castillo (Tres Ríos), Bernardo Soto (Naranjo) y Braulio Carrillo (Zurquí).



Para el periodo de enero a diciembre del 2010, el Departamento de Administración de Peajes estableció como meta recaudar el 95% de los ingresos estimados por concepto de recaudación de tasa de peaje, la suma de  $\text{¢}2.998.542.865,45$  ( $\text{¢}3.156.360.911,00 * 95\%$ ), siempre y cuando se mantuvieran los supuestos indicados en los cálculos de la estimación. No obstante, uno de los supuestos no se mantuvo, como lo es:

“Que el Ministro de Hacienda, mantenga la directriz de trasladar los recursos que se dejan de percibir en la estación de peaje de la carretera de peaje de la carretera General Cañas (Alajuela), por concepto de suspensión de cobro de tasa de peaje.”

En virtud de lo anterior, la Administración mediante modificación interna se procedió con la disminución de los ingresos proyectados para la estación de peaje de Alajuela. De igual forma, se solicitó la adecuación de la estimación de ingresos para las estaciones de peaje ubicadas en las carreteras Braulio Carrillo (Zurquí) y Bernardo Soto (Naranjo), debido a los cierres de carretera por derrumbes y/o accidentes de tránsito. El monto estimado por concepto de recaudación de tasa de peaje, durante el período 2010, es de  $\text{¢}2.666.886.945,00$ .

Siendo así, los montos a considerar como meta para el periodo 2010, es de  $\text{¢}2.533.542.597,75$  ( $\text{¢}2.666.886.945,00 * 95\%$ ). Con base en los registros, la recaudación real por concepto de cobro de tasa de peaje al 31 de diciembre del 2010, asciende a la suma de  $\text{¢}2.808.619.455,00$  lo cual representa un 5,31% de más del monto estimado.

De acuerdo a lo indicado en el informe elaborado por el Departamento de Administración de Peajes, los ingresos generados por los diferentes conceptos se resumen a continuación, así como los aspectos positivos y negativos que incidieron en cada uno de ellos:

#### Ingresos por donación de $\text{¢}25$ (Carril Voluntario):

El carril voluntario se estableció mediante el decreto N° 30716-MOPT en las estaciones de peaje ubicadas en las carreteras General Cañas (Alajuela) y Florencio del Castillo (Cartago). Éste carril es de uso exclusivo para vehículos livianos y quienes lo utilicen deben cancelar el monto exacto de  $\text{¢}100$ , de los cuales  $\text{¢}75$  corresponden a la tarifa establecida para los vehículos livianos y los  $\text{¢}25$  restantes se clasifican como donación del usuario.

En el período de 2010, se estimó recaudar por concepto de donación  $\text{¢}25$  en el carril voluntario, la suma de  $\text{¢}50.963.100,00$ . La recaudación real por este concepto asciende a  $\text{¢}55.548.450,00$ , 9% de más.

En el siguiente cuadro se muestra el comportamiento de los ingresos estimados e ingresos reales por donación, según estación de peaje, para el periodo 2010.

Cuadro N° 7  
Carril Voluntario  
Resumen de Ingresos Estimados vrs Ingresos Reales  
Según Estación de Peaje  
Año 2010  
(Cifras en colones corrientes)

Estación de Peaje	Ingresos Estimados	Ingresos Reales	Variación Porcentual
General Cañas (Alajuela)	38.113.800,00	38.231.700,00	0,31%
Florencio del Castillos (Tres Ríos)	12.849.300,00	17.316.750,00	34,77%
<b>TOTALES</b>	<b>50.963.100,00</b>	<b>55.548.450,00</b>	<b>9,00%</b>

En los datos del cuadro anterior, se observa que en la estación de peaje ubicada en la carretera General Cañas (Alajuela), los ingresos reales son mayores a los estimados en un 0,31%. Los factores que inciden en el monto de los ingresos reales en esa estación son:

- ⇒ La entrada en vigencia de la nueva ley de tránsito y las medidas de restricción de circunvalación de vehículos.
- ⇒ El inicio de operaciones de la carretera San José Caldera, generó disminución del flujo vehicular, lo cual influye directamente en la preferencia del usuario en el no uso del carril voluntario.
- ⇒ Suspensión del cobro de tasa de peaje, a partir de las 10:00 p.m. del 06 de febrero del 2010 hasta las 06:00a.m del 08 de febrero del 2010, en las cuatro estaciones de peaje en virtud del Proceso Electoral.
- ⇒ El número de días que totaliza el mes de febrero (28) y no treinta días como los demás meses.
- ⇒ Suspensión del cobro de tasa de peaje por celebración de la Semana Santa, a partir del jueves Santo (01-04-2010) a las 12:00 m.d. y hasta el sábado Santo a las 6:00 a.m.
- ⇒ Cierres parciales y total en la Ruta N° 1, por derrumbes en Cambronero.
- ⇒ Suspensión del cobro de tasa de peaje por celebración de Navidad de fin y principio de año, durante los días 24 y 31 de diciembre, a partir de las 12:00m.d y hasta el 25 de diciembre del 2010 y 01 de enero del 2011 a las 12:00m.d, respectivamente.

En la estación de peaje de la carretera Florencio del Castillo (Tres Ríos), se observa una recaudación superior a la estimada, para una diferencia porcentual positiva de 34,77%. Cabe destacar que la carretera en mención:

- ⇒ No se aplica el establecimiento de la franja horaria.
- ⇒ Las características y capacidad de la carretera no genera largas filas que provoquen la suspensión del cobro por descongestionamiento vial.
- ⇒ Los cierres de la carretera Braulio Carrillo, durante el período 2010, provoca un aumento en el flujo vehicular de la carretera Florencio del Castillo (Tres Ríos), lo cual aumenta la preferencia de los usuarios en el uso del carril voluntario.

#### Ingresos por Venta de tiquetes oficiales

Conforme a lo dispuesto en el decreto N° 24585-MOPT, la Administración de Peaje, provee a las instituciones públicas los tiquetes que utilizan los conductores de los vehículos oficiales, que en función de sus labores, requieren transitar por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje.

Por este concepto, se estimó que para el período 2010, ingresaría la suma de ¢7.429.017.00, no obstante, se reporta un ingreso de ¢5.390.000.00, mostrando una diferencia negativa porcentual de un 27,45% (¢-2.039.017,00).

El factor que incide en el comportamiento de dicho ingreso, es que no todas las instituciones públicas han realizado la compra de tiquetes oficiales en el año 2010, por cuanto aún mantiene en su poder tiquetes que fueron adquiridos durante el segundo semestre del 2009. En el cuadro N° 7, se muestra el detalle de los ingresos por ventas de tiquetes para vehículos oficiales.

Cuadro N° 8  
 Venta de Tiquetes Oficiales  
 Según Estación de Peaje  
 Año 2010  
 (cifras corrientes)

Período	Alajuela	Tres Ríos	Zurquí	Naranjo	Total Ingresos
I Trimestre 2010	69.000	57.000	87.000	87.000	300.000
II Trimestre 2010	678.500	560.500	855.500	855.500	2.950.000
III Trimestre 2010	317.400	226.200	400.200	400.200	1.344.000
IV Trimestre 2010	174.800	144.400	220.400	220.400	760.000
<b>TOTAL Ingresos Reales</b>	<b>1.239.700</b>	<b>1.024.100</b>	<b>1.563.100</b>	<b>1.563.100</b>	<b>5.354.000</b>
<b>TOTAL Ingresos Estimados</b>	<b>1.072.044</b>	<b>2.319.669</b>	<b>1.676.916</b>	<b>2.360.388</b>	<b>7.429.017</b>
<b>Diferencia Ingresos Estimados vrs Ingresos Reales</b>	<b>167.656</b>	<b>-1.295.569</b>	<b>-113.816</b>	<b>-797.288</b>	<b>-2.075.017</b>
<b>Variación Porcentual</b>	<b>15,64</b>	<b>-55,85</b>	<b>-6,79</b>	<b>-33,78</b>	<b>-27,93</b>

Ingresos por recaudación de tasa de peaje:

El ingreso por recaudación corresponde al cobro de tasa de peaje que se realiza en las estaciones de peaje, según tarifas establecidas en la Resolución N° RGR-2703-2002 de la ARESEP.

Como se indicó al inicio del análisis, al no mantenerse uno de los supuestos establecidos en la estimación de ingresos para el año 2010, la Administración procedió con la adecuación de los ingresos estimados, los cuales reflejan directamente en los ingresos por recaudación de tasa de peaje.

Con base en lo anterior, en el período 2010, los ingresos por recaudación, se estimo en un monto de ¢ 2.608.494.828,00, producto del flujo vehicular que transita por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje

Con fundamento en nuestros registros, se reporta una recaudación real de ¢2.747.681.005,00, que representa una diferencia positiva de 5,34% (¢139.186.177,00), con respecto al monto estimado.

El flujo vehicular que transitó y canceló la tarifa respectiva se contabilizó en 17.604.140 vehículos, para una diferencia 8,59% (1.392.476), en comparación con lo estimado.

El siguiente cuadro resume, el comportamiento de los ingresos, por recaudación de tasa de peaje, según estación:

Cuadro N° 9  
Resumen de Ingresos Estimados Vrs Ingresos Reales  
Según Estación de Peaje  
Año 2010

Estación de Peaje	Ingresos Estimados	Ingresos Reales	Variación Porcentual
General Cañas (Alajuela)	325.058.976,00	456.572.785,00	40,46%
Florencio del Castillos (Tres Ríos)	653.253.768,00	681.656.230,00	4,35%
Braulio Carrillo (Zurquí)	840.950.196,00	843.574.950,00	0,31%
Bernardo Soto (Naranjo)	789.231.888,00	765.877.040,00	-2,34%
<b>TOTALES</b>	<b>2.608.494.828,00</b>	<b>2.747.681.005,00</b>	<b>5,34%</b>

De la información anterior se concluye que las estaciones de peaje en la carretera General Cañas (Alajuela), Florencio del Castillo (Tres Ríos) y Braulio Carrillo (Zurquí), muestra una variación porcentual positiva en el orden de 40,46%, 4,35% y 0,31% respectivamente.

La estación de peaje ubicada en la carretera Bernardo Soto (Naranjo), presenta una variación negativa en los ingresos reales en el orden de -2,96% (¢23.354.848,00).

Entre los factores que inciden en el comportamiento de los ingresos por recaudación, en la estación de peaje de la carretera Bernardo Soto (Naranjo) está la suspensión del cobro por cierres totales y temporales de la Ruta Nacional N° 1, por derrumbe en Cambronero, a finales del mes de setiembre y principios de octubre y la apertura de la carretera San José-Caldera.

En resumen, para el periodo 2010, el monto de la recaudación real supera el monto de recaudación estimada en un 5,31%. El porcentaje de avance de la meta anual es de un 117%. La meta establecida para el 2010 es recaudar el 95% del monto estimado para el 2010, es decir ¢2.533.542.597,75.

Las acciones Administrativas y las actividades de Fiscalización, Supervisión, Control y Verificación permitieron:

- ⇒ Fortalecer los controles sobre el cumplimiento de las políticas, lineamientos, directrices y procedimientos que rigen la actividad de recaudación de tasa de peaje.

- ⇒ La obtención de recursos económicos para el financiamiento de los proyectos de mantenimiento y rehabilitación de las rutas sujetas al cobro con tasa de peaje.

La gestión en materia de control y verificación incluyó el desarrollo de las siguientes actividades:

- ⇒ En el período del 2010, se realizó la verificación, análisis e inclusión en la base de datos, de al menos 80.000 formularios utilizados en el desarrollo de la actividad de cobro, en cada una de las estaciones de peaje, conteniendo información correspondiente, a los meses de diciembre del 2009 y del año 2010. Lo anterior con el fin de actualizar los registros, estadísticas y para la elaboración de informes, requeridos por las instancias internas y externas.
- ⇒ Se realizó una visita a las estaciones de peaje, para realizar los inventarios físicos de tiquetes y formularios.
- ⇒ Se analizaron y verificaron al menos 48 informes semanales y 12 mensuales, emitidos por la empresa que brinda los servicios de recaudación de tasa de peaje.
- ⇒ Se verificaron y analizaron aproximadamente 6.000 comprobantes de depósitos diarios, atinentes a la recaudación de tasa de peaje de las cuatro estaciones de peaje.
- ⇒ Se atendió un total de 32 solicitudes de adquisición de tiquetes para vehículos oficiales, realizadas por el Ministerio e instituciones públicas.
- ⇒ Se procedió con la revisión y verificación de 15.361.000 tiquetes para el cobro de tasa de peaje.
- ⇒ Se realizaron los ajustes en el diseño de los formularios utilizados en la actividad de recaudación de tasa de peaje, debido a la circulación de los nuevos billetes de ¢20.000,00.
- ⇒ Se efectuó la estimación del requerimiento de tiquetes para el cobro de tasa de peaje y de los formularios utilizados en la actividad de cobro, para el inicio de los trámites de contratación.
- ⇒ Se coordinó con los Administradores de las estaciones de peaje y representante de la empresa Consorcio UC-CF, lo referente a los formularios rediseñados, que se utilizarán en la actividad de recaudación.
- ⇒ Se procedió a la digitación de datos del flujo vehicular e ingresos, de los años 2008, 2009 y I Trimestre del 2010, para alimentar la base de datos del Sistema

Integrado Financiero Administrativo Contable, con el apoyo del personal del área administrativa, y de Fiscalización y Supervisión.

- ⇒ A partir del mes de noviembre 2010, se verifica y aplica la información digitada por los Administradores de Peaje, en forma diaria y relacionada con la recaudación y flujo vehicular mediante el Sistema de Información Integrado Financiero Contable.

Las labores de fiscalización y supervisión correspondientes al período 2010, realizaron en días hábiles y no hábiles, en horarios de noche y madrugada, en las diferentes estaciones de peajes, reforzándose la actividades, en los horarios en que no se encuentra el personal de la Administración en las estaciones de peaje, centrando la labor en las estaciones ubicadas en las carreteras General Cañas (Alajuela) y Bernardo Soto (Naranjo), por las actividades recreativas en las diferentes zonas turísticas de esa región y las fiestas de Palmares.

Asimismo, entre las labores de Supervisión se procedió con el cotejó del flujo vehicular, mediante la observación de videos respecto al flujo vehicular reportado en los formularios elaborados en cada una de las estaciones y los informes resultantes de las visitas a las estaciones de Peaje de Tres Ríos, Naranjo y Zurquí, así como de los reportes emitidos por el personal ubicado en las estaciones de peaje.

En cuanto a las tareas Administrativas se refiere, se realizaron un total de ocho visitas a las estaciones de peaje, para tratar asuntos como:

- ⇒ Análisis de los procedimientos de cierres de caja, conteo de dinero y preparación de depósitos.
- ⇒ Modificaciones en los procedimientos de cierres de caja, conteo de dinero y preparación de depósitos en las cuatros estaciones de peaje.
- ⇒ Dar seguimiento a los lineamientos emitidos, análisis, implementación, ajustes de los mismos y observación de su aplicación.
- ⇒ Verificación de los trabajos y mejoras realizadas en las instalaciones de las estaciones de peaje.

## Resumen del grado de cumplimiento de las metas de todos los programas según las categorías de valoración

Según los lineamientos aplicables, se presenta el cuadro “Resumen metas de indicadores de todos los programas sustantivos”, que en el caso de CONAVI, corresponde a los programas presupuestarios 2 “Conservación Vial” y 3 “Construcción Vial”.

Cuadro N° 10

### RESUMEN METAS DE INDICADORES DE TODOS LOS PROGRAMAS SUSTANTIVOS 2010

GRADO DE AVANCE	RESULTADOS DE LA MATRIZ DE SEGUIMIENTO DE METAS	
	Programadas	# Metas
Meta Cumplida	13	9
Meta no cumplida		4
<b>TOTALES</b>	<b>13</b>	<b>13</b>

Trece en total, son las metas de los programas sustantivos, cuya valoración se muestra en el cuadro anterior. Debe indicarse que cinco de ellas se valora como “meta sobrecumplida”, ya que sobrepasan el 100% con respecto a la meta anual, de las cuatro metas clasificadas como “no cumplidas”, 3 de ellas tienen un avance superior al 60%.

En razón de lo anterior, es posible afirmar que un 69% de las metas se alcanzaron satisfactoriamente, evidenciado un desempeño efectivo de la Institución, además del aporte que representa cada una de ellas, para el logro del 100% de las metas identificadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.

Los logros alcanzados, durante el periodo 2010, son contribuciones positivas directas para el cumplimiento de los tres objetivos estratégicos institucionales:

- Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en todos los proyectos que desarrolla el CONAVI y por medio de la ejecución de proyectos específicos de construcción de puentes peatonales y de proyectos de demarcación.

- Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional para garantizar a los usuarios la libre circulación en la red vial nacional a cargo de CONAVI.
- Ejecutar proyectos de mejoramiento rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.

Relacionado con la seguridad vial y lo expuesto en el primer objetivo estratégico, tiene su aporte con cada una de las metas responsabilidad del CONAVI. Cada proyecto que considere las normas de seguridad vial está contribuyendo en alguna medida en la disminución de accidentes viales, a pesar de que las causas sean tan variadas y circunstanciales.

Las metas relacionadas con la conservación de las rutas asfaltadas y en lastre constituyen un aporte directo con el segundo objetivo estratégico; la intervención oportuna de las vías, la satisfacción de necesidades inmediatas en cada una de las zonas atendidas, permite ofrecer condiciones adecuadas para el tránsito cómodo en las rutas nacionales, sean éstas asfaltadas o en lastre.

Debe señalarse que metas como la reducción de la tasa de mortalidad debe ser planteada como meta nacional, debido a que trasciende las competencias institucionales y sectoriales por la gran cantidad de factores que intervienen, definir un “peso ponderado” a cada uno de esos factores podría de alguna manera permitir la valoración del aporte en cada caso, incluyendo las acciones tomadas por el CONAVI.

Similar al caso anterior es la recuperación de la infraestructura vial, para lo que CONAVI tiene participación, pero su aporte es limitado por la capacidad institucional, las restricciones presupuestarias y las políticas económicas a nivel nacional.

La construcción de radiales, puentes vehiculares y peatonales, son aportes al rescate necesario de la capacidad funcional y/o estructural de la Red Vial Nacional, así como el desarrollo económico y social del país, específicamente con el cumplimiento de estas metas en zonas urbanas y restableciendo la comunicación entre comunidades, se facilita el intercambio vehicular, permitiendo el acceso a centros de educación, salud, comercio, producción, etc.

Por otra parte las prioridades, la visión y la misión del CONAVI, están relacionadas directamente con los objetivos estratégicos antes expuestos, igualmente han sido respetados y acatados con el desarrollo de la gestión del año 2010. Es así como, se reitera, la seguridad vial está presente en cada uno de los proyectos diseñados

y contruidos por el CONAVI, adecuando los mismos a las necesidades particulares de las zonas intervenidas y modificando para ello si es necesario el alcance de las contrataciones, aun sea en la etapa constructiva.

Es importante la inversión en materia de conservación vial, el seguimiento a los programas de trabajo y la supervisión correspondientes, dado que garantizan en buena medida la transitabilidad en la Red Vial Nacional asfaltada y en lastre, para ello se incrementan los esfuerzos en la segunda parte del año para formalizar la contratación del mantenimiento vial de las rutas nacionales pavimentadas que permitan la continuidad de los trabajos realizados en las 22 zonas de conservación en los últimos años.

## Comportamiento de la ejecución presupuestaria por programas y a nivel total

Cuadro N° 11

<b>Ejecución del presupuesto del CONAVI al 31 de Diciembre del 2010, en millones de colones</b>				
<b>Programa</b>	<b>Monto presupuestado</b>	<b>Monto ejecutado</b>	<b>% de ejecución del monto del presupuesto</b>	<b>% de participación del total ejecutado</b>
PROGRAMA 1	1.348,81	3.001,60	223	2,2%
PROGRAMA 2	30.394,60	53.326,07	175	39,1%
PROGRAMA 3	115.590,97	72.050,95	62	52,8%
PROGRAMA 4	1.915,13	8.126,43	424	6,0%
<b>TOTAL</b>	<b>406.121,13</b>	<b>136.505,06</b>	<b>91%</b>	<b>100%</b>

Cuadro N° 12

<b>Ejecución del presupuesto del CONAVI al 31 de Diciembre del 2010, según fuente de financiamiento, en millones de colones</b>			
<b>Fuente de Financiamiento</b>	<b>Monto presupuestado</b>	<b>Monto ejecutado</b>	<b>% de Ejecución</b>
Fondo Peajes	5.211	8.126	156%
BCIE	20.373	16.972	83%
BIRF	8.057	4.853	60%
Ingreso de Capital y Corriente	110.812	102.438	92%
Ingresos Corrientes	3.847	3.170	82%
Chilamate	899	883	98%
Expropiaciones	65	65	100%
<b>TOTAL</b>	<b>149.263</b>	<b>136.505</b>	<b>91%</b>

Como se aprecia en el cuadro anterior, la ejecución presupuestaria institucional en el período del 2010 es de un 91%, para un total ejecutado de ¢136.505 millones.

Es importante mencionar que el porcentaje de ejecución mostrado en el cuadro N°10, incluye los recursos de la línea de crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y los recursos presupuestados por el Decreto 35568-H para la atención de necesidades de expropiaciones en proyectos de obra vial. El porcentaje de ejecución de los recursos del BCIE fue de un 83% con respecto al monto presupuestado (según se muestra en el cuadro N°11).

De esta forma, se puede determinar que el nivel de ejecución guarda relación con el avance en el cumplimiento de las metas, pues tal y como se mencionó en el apartado anterior “Resumen del grado de avance de las metas de todos los programas”, un 69% de las metas de los programas sustantivos, presentan una categoría de valoración de “Meta cumplida”, lo que demuestra la ejecución satisfactoria de los recursos programados para cada una de ellas, así como el cumplimiento físico de las mismas.

### **Ejecución presupuestaria por Programa:**

Programa 01 “Administración Superior”:

La participación de este programa dentro del presupuesto total de la institución es del 1%. Para el año 2010, presenta una ejecución del 223%, considerado un porcentaje adecuado de ejecución, gracias a la gestión oportuna y planificada de cada una de las dependencias que lo componen; por estar enfocado al apoyo y asesoría requerida por los procesos sustantivos y las actividades previas a la formalización de algunas contrataciones que se realizaron en el 2009, permitiendo el inicio y/o continuidad de las mismas en el periodo que se evalúa.

Todo esto a pesar de los factores externos que afectaron la ejecución presupuestaria, tales como la emergencia vivida en nuestro país en este año, además de la contratación de personal para la Institución, proceso que forma parte de la Reorganización Institucional programada para el periodo.

Importante mencionar que las fuentes de Financiamiento de Banco Interamericano de Desarrollo, Decreto N.36251-H Emergencias y San Carlos y Proyectos varios, no fueron tomados en cuenta, para el análisis ya que presentan una ejecución presupuestaria de de cero, ya que la vigencia del contrato no lo permitió.

Dicho contrato obedece a la promulgación de la Ley No. 8845, publicada en el Diario Oficial la Gaceta No. 172 del 03 de setiembre de 2010, en el cual se aprueba el “Primer Contrato de préstamo aprobado en la Ley No. 8845 que en lo que interesa, es para la ejecución del PIV-I (Programa de Intervención Vial); proyectos contenidos en el Primer Contrato de Préstamo N.º 2007/OC-CR, suscrito entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, celebrado en el marco del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007).

El informe inicial se presentó en Diciembre 2010 al BID.

Programa 02 “Conservación Vial”:

Conservación Vial es uno de los programas con mayor ejecución presupuestaria, para un total ejecutado de ¢53.326,1 millones, ello por cuanto las labores se desarrollan de manera constante a lo largo del periodo.

En cuanto al mantenimiento de carreteras en lastre, la ejecución presupuestaria alcanza un 138%, para la atención de 1.902 km, lo que representa el 127% de cumplimiento de la meta programada de 1.500 km de la Red Vial Nacional en lastre.

Asimismo, para la meta de atención de 4.200 kilómetros de la Red Vial Nacional asfaltada, en este año se alcanza una ejecución presupuestaria del 135% para una inversión de ¢21.745,05 millones, lo cual guarda consistencia con el avance físico alcanzado en la meta, que muestra un cumplimiento del 114% para un total de 4.794 kilómetros atendidos.

Programa 03 “Construcción Vial”:

El Programa 03 Construcción Vial, este programa presenta una ejecución presupuestaria (62%), que corresponden a ¢75.051 millones.

El porcentaje de ejecución presupuestaria, se refleja en las categorías de valoración de algunas de las metas de este programa, debido a que las metas de N° de diseños concluidos y aprobados, de carreteras y puentes y N° puentes peatonales construidos, se califican con una categoría de “meta no cumplida”, de acuerdo con lo programado para el año 2010.

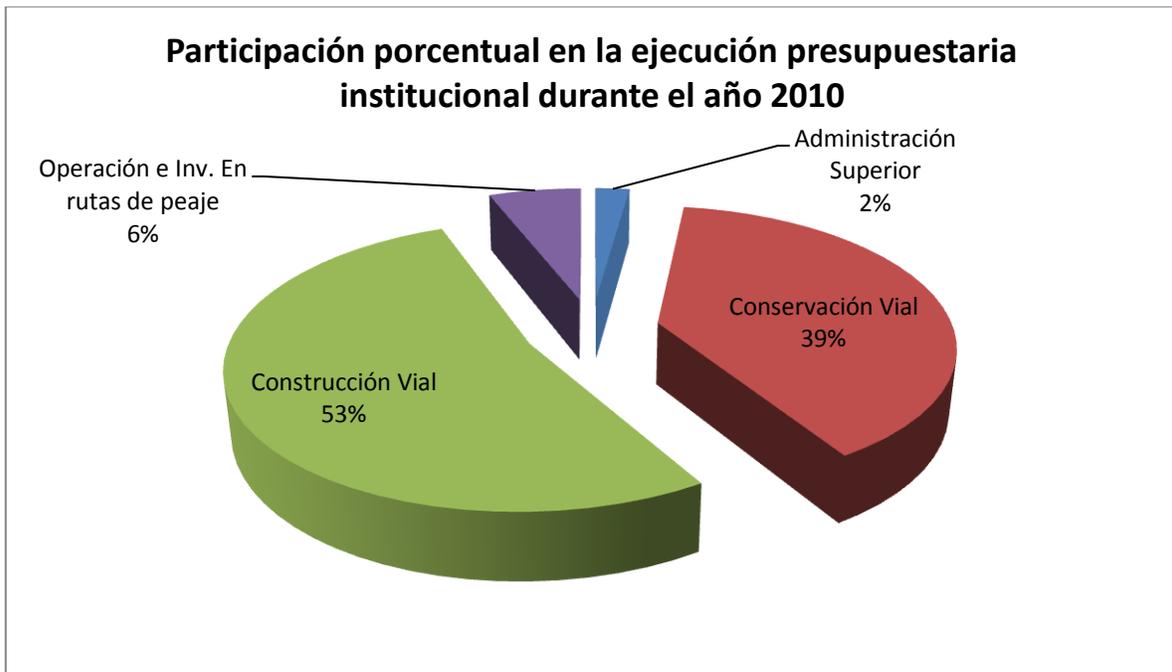
Programa 04 “Administración de Peajes”:

El Programa 04 presenta una ejecución del 424% para un total ejecutado de  $\phi$ 8.126,43 millones. Existen factores que influyeron en el nivel de ejecución del programa:

- La ejecución de los recursos asignados a ciertos proyectos de las Direcciones de Ingeniería, Obras y Conservación Vial, representa un 82.28% del total ejecutado del programa.
- Los recursos para el mantenimiento y reparaciones de las estaciones de peajes y oficinas centrales, cuyos trámites licitatorios se finiquitaron en el año 2010.

En el siguiente gráfico se muestra la participación de cada uno de los programas presupuestarios en la ejecución del presupuesto de CONAVI, donde es posible identificar que la mayor cantidad de recursos se encuentran concentrados en los programas 2 y 3, debido a las competencias y funciones de las dependencias que los conforman.

Gráfico N° 2



# Plan Nacional de Desarrollo Jorge Manuel Dengo Obregón 2006-2010 Cumplimiento de las metas

El compromiso con la ciudadanía, asumido por el Ministerio de Obras Públicas y el CONAVI en particular, para el cumplimiento de las metas incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo vigente, ha permitido a la Institución demostrar su capacidad de ejecución y con gran esfuerzo alcanzar muy buenos resultados al concluir el año 2010.

El cumplimiento de las metas al final del periodo del Plan Nacional de Desarrollo es un hecho concreto que se puede catalogar como positivo. La inversión en infraestructura vial a lo largo de estos años y las obras realizadas a la fecha, muestran que a pesar de los obstáculos presentados y las necesarias reprogramaciones en algunos casos, se alcanza un nivel de cumplimiento realmente satisfactorio a nivel general.

Es importante señalar que al concluir el año 2010, cada una de las metas dieron su aporte para el cumplimiento del 100% de las metas del Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.

Todo esto es un pequeño pero muy importante aporte a la recuperación de la infraestructura vial del país, particularmente dentro del accionar de su competencia en la Red Vial Nacional.

Consejo Nacional de Vialidad Gestión Plan Nacional de Desarrollo "Jorge Manuel Dengo Obregón"								
Acción Estratégica	2010 - Nivel de cumplimiento					2007-2010: Nivel de cumplimiento		
	Meta	Avance	%	Valoración STAP de la meta	Valoración MIDEPLAN de la meta	Meta del periodo 2006-2010	Avance acumulado	% acumulado al 30 de
Construir, rehabilitar y dar mantenimiento a la Red Vial Nacional Estratégica que contribuya con el turismo y la producción del país	Conservar 4.200 km red asfaltada	4794 km	114%	Meta cumplida	Meta cumplida	Atender 5.700 Km. de la red vial nacional estratégica y no estratégica cada año. (4.200 km red asfaltada)	meta cumplida anualmente (cumplimiento promedio anual)	109%
	Conservar 1.500 km red en lastre	2902 km	127%	Meta cumplida	Meta cumplida	Atender 5.700 Km. de la red vial nacional estratégica y no estratégica cada año. (1.500 km red en lastre)	meta cumplida anualmente (cumplimiento promedio anual)	110%
	Construir, rehabilitar, reconstruir, 31,9 km de la Red Vial Nacional Estratégica	47,0	149%	Meta cumplida	Meta cumplida	Intervenir 475.5 Km. de la red vial nacional estratégica.	513,00	138%
	Construir y/o reconstruir 8 puentes de la Red Vial Nacional Estratégica	8	100%	Meta cumplida	Meta cumplida	Construir y reconstruir 49 puentes de la red vial nacional estratégica. (40 CONAVI + 9 MOPT)	47 puentes	118%
	Diseñar 8 proyectos de carreteras y puentes de la Red Vial Nacional Estratégica	5	62%	Meta no cumplida	Meta Parcialmente Cumplida Moderada	Elaborar 40 diseños de carreteras y puentes.	45 diseños	113%
Reordenar el transporte público del área Metropolitana de San José reorganizando y poniendo en marcha tres sectores: San José - Pavas San José San Pedro, Escazú.	Construir 3 radiales	2	66%	Meta no cumplida	Meta Parcialmente Cumplida Moderada	Construir 6 radiales	6 radiales concluidas	100%
	Construcción de un paso a desnivel (RN Nº 39 - Hatillos 7 y 8)	2	200%	Meta cumplida	Meta cumplida	Construir 3 Pasos a desnivel	4 proyectos concluidos.	133%
Plan para incrementar la seguridad vial, de manera que la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito pase de 14,2 a 12,1 por cada 100.000 habitantes	Construir 3 puentes peatonales	1	33%	Meta no cumplida	Meta Parcialmente Cumplida Moderada	Construir puentes peatonales	8 puentes peatonales	-
	Demarcar 600 km	125.5	21%	Meta no cumplida	Meta Parcialmente Cumplida Insuficiente	Demarcar km	2196 km	-



## ANEXO 1

### Aprobación del Informe de Evaluación Anual 2010

### Acuerdo del Consejo de Administración



## ANEXO 2

Programación, seguimiento y evaluación sectorial  
e institucional de las metas de las acciones  
estratégicas 2010 y del periodo 2006-2010