

**MOPT-01-06-01-003-2019**

**SECRETARIA DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL**

**PROCESO DE ELABORACIÓN DE PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS**

**“INFORME VERIFICACIÓN DE AVANCE DE METAS DE SEGUIMIENTO ANUAL 2018 PLAN NACIONAL  
DE DESARROLLO 2015-2018”**

**SPS-ELPPPS-014-2019**

**Lcda. Laura Cristina Monge Sibaja**

**Ing. María Daniela Cordero Marín**

**Licda. Isabel Rivera Solano**

**Licda. Mariana Segura Corrales**

**Marzo 2019**



## Tabla de contenido

<b>Introducción</b> .....	3
<b>Objetivo</b> .....	4
<b>Alcance</b> .....	4
<b>Limitante</b> .....	4
<b>Antecedentes</b> .....	5
<b>Desarrollo</b> .....	1
<b>Verificaciones de Avance de Obra</b> .....	1
<b>1.Rehabilitación y ampliación de la Sección Barranca- Limonal</b> .....	1
<b>2.Ampliación del 30% la Ruta #32. Sección: Santa Clara de Guápiles. (Intersección Ruta Nacional 4)- Limón.</b> 4	
<b>3.100% Construida la Fase 2A de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).</b> .....	7
<b>4.35% construcción del tramo Sifón – Abundancia.</b> .....	9
<b>5.Construcción del 100% de la radial Abundancia -Ciudad Quesada.</b> .....	12
<b>6.Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación.</b> .....	14
<b>7.100% de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe - Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación.</b> .....	16
<b>8.Ampliación del 100% Rompeolas.</b> .....	19
<b>9.100% de avance de obra de la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.</b> .....	21

## Introducción

El presente informe recopila los principales hallazgos asociados a la verificación de avance de obra de los proyectos según los lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación presupuestaria, específicamente el artículo 15, la Guía para la verificación del avance y cumplimiento de metas del periodo del PNS (PND) y en respuesta al oficio AES-004-19, mediante el cual el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) solicita efectuar la verificación de metas.

Para verificación de avance de obra se seleccionaron como muestra un total de 9 metas que se detallan seguidamente:

- Rehabilitación y ampliación de la Sección Barranca- Limonal
- Ampliación de la Ruta N° 32, Sección Santa Clara de Guápiles (Intersección Ruta Nacional 4)- Limón.
- Construida la Fase 2 A de la Terminal de contenedores de Moín.
- Construcción del Tramo Sifón -Abundancia
- Construcción de la Radial Abundancia-Ciudad Quesada
- Construcción del Tramo norte de la carretera de Circunvalación.
- 100% de los tres intercambios (Garantías Sociales, Guadalupe-Derecho UCR y Paso Ancho)
- Ampliación del Rompeolas
- Reubicación de COOPESA

De acuerdo con las técnicas que contempla la Guía para la verificación del avance y cumplimiento de metas se utilizaron las técnicas de verificación ocular, entre ellas la revisión selectiva, la cual consta de una técnica aplicada a áreas, que por su volumen u otras circunstancias no están comprendidas en la revisión o constatación más detenida, profunda o total.

Asimismo, se realizó la observación que comprende: el examen ocular para cerciorarse como se ejecutan las operaciones. La observación es considerada la más general de las verificaciones, por medio de ella, se pueden corroborar ciertos hechos y circunstancias, principalmente las relacionadas con la forma de ejecución de las operaciones, evidenciándose la forma de como el personal realiza ciertas acciones y tareas.

Además, se utilizó la técnica de verificación escrita independiente que consiste en la confirmación, para así obtener constancia escrita de una fuente que la reportó.

## Objetivo

Realizar la verificación de seguimiento del avance de 9 metas, durante el año 2018 contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2015-2018, en cumplimiento con lo establecido en los “Lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación presupuestaria, seguimiento y la evaluación estratégica en el sector público en Costa Rica”.

## Alcance

Este informe se basa en lo que a simple vista se pudo observar en las visitas a los proyectos y en la información brindada por Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Dirección General de Aviación Civil (DGAC), Consejo Nacional de Concesiones (CNC) y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

La verificación de las metas del año 2018 del PND, se realiza sobre 9 metas según la metodología establecida en la Guía para la verificación del avance y cumplimiento de metas de periodo del PND, establecido por MIDEPLAN.

La selección de las metas se realizó por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, considerando proyectos de diferentes modos de transporte, en los que se razonó la posibilidad de verificar el avance con los recursos y el tiempo con el que se disponía. Además, es importante aclarar que no se puede dar fe de los resultados del avance de seguimiento de metas, si no de lo que fue posible observar en el sitio y verificar en los documentos revisados.

Mediante correo electrónico de fecha 10 de enero del 2019 remitido por la Licda. María Cristina Coto Pérez, Analista del Área de Evaluación y Seguimiento del MIDEPLAN se confirma el aval de las metas seleccionadas.

## Limitante

No se cuenta con el equipo e implementos obligatorios para realizar las visitas a los proyectos, tales como cámaras fotográficas, chalecos, zapatos de seguridad y cascos, los cuales fueron aportados por las mismas funcionarias de la Secretaría de Planificación Sectorial que asistieron a las visitas a los proyectos, además para el año 2019 se contaba con recursos muy limitados para viáticos, esto conlleva a disponer de poco tiempo para realizar algunos recorridos debido a que según la programación de las giras estas serían únicamente de un día, comprometiendo tanto a los funcionarios que realizaron la verificación como a los operadores de equipo de trabajar horas extras no remuneradas.

## Antecedentes

Mediante los “Lineamientos técnicos y metodológicos para la planificación, programación presupuestaria, seguimiento y la evaluación estratégica en el sector público en Costa Rica”, el Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN) estableció la obligatoriedad por parte de las Secretarías Sectoriales de realizar las verificaciones al seguimiento de las metas anuales.

Debido a esto la Secretaría de Planificación Sectorial realizó la verificación correspondiente al año 2018, para la cual se consideró necesario realizar una combinación de técnicas entre la verificación ocular y la documental.

## Desarrollo

### Verificaciones de Avance de Obra

#### 1.Rehabilitación y ampliación de la Sección Barranca- Limonal

##### Objetivos específicos del proyecto:

- Ampliar el número de carriles de la ruta nacional N°1 en el Tramo Barranca-Cañas.
- Aumentar la capacidad en el tramo Barranca Cañas mediante la rehabilitación y mejoramiento de dicho tramo.
- Integrar al Proyecto los componentes de seguridad vial tales como: carril, giro derecho, retornos, delineamiento y demarcación en intersecciones, cruce peatonal con semáforo, puentes peatonales, mejoramiento de taludes laterales, barreras laterales, acera adyacente y acera separada de camino.
- Disminuir los accidentes de tránsito debidos a la falta de componentes de seguridad vial y falsos adelantamientos.
- Reducir los tiempos de viaje y costos de operación de los usuarios.
- Dar continuidad física y temporal a los corredores viales.

##### Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

- Rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la ruta nacional N°1, también denominada como Interamericana Norte, en la sección que abarca desde el cruce de Barranca (estación 93+800), intersección con la ruta nacional N°23, hasta Cañas, Guanacaste.
- Duplicación de 17 puentes.
- Construcción de nuevos intercambios en las intersecciones principales.
- Construcción de puentes peatonales, pasos de fauna aéreos y subterráneos.

##### Etapas actuales de proyecto:

Al 31 de diciembre del 2018, ambas secciones se encuentran en apelación de las adjudicaciones ante la Contraloría General de la República. Se estima dar orden de inicio en mayo-2019.

### Verificación de avance:

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) reportó un avance de obra de 0 %, incumpliendo lo programado para el periodo.

Se realizó la revisión de los documentos remitidos por la Unidad de Planificación Institucional del MOPT en el mes de marzo del 2019, seguidamente se detallan los hallazgos obtenidos para cada aspecto que fue verificado:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
<ul style="list-style-type: none"><li>• Ampliar el número de carriles de la ruta nacional N°1 en el Tramo Barranca-Cañas.</li><li>• Aumentar la capacidad en el tramo Barranca cañas mediante la rehabilitación y mejoramiento de dicho tramo.</li><li>• Integrar al Proyecto los componentes de seguridad vial tales como: carril, giro derecho, retornos, delineamiento y demarcación en intersecciones, cruce peatonal con semáforo, puentes peatonales, mejoramiento de taludes laterales, barreras laterales, acera adyacente y acera separada de camino.</li><li>• Disminuir los accidentes de tránsito debidos a la falta de componentes de seguridad vial y falsos adelantamientos.</li><li>• Reducir los tiempos de viaje y costos de operación de los usuarios.</li><li>• Dar continuidad física y temporal a los corredores viales.</li></ul>	<p>Se realizó la revisión de los documentos remitidos por la Unidad de Planificación Institucional del MOPT en el mes de marzo del 2019, en dicha revisión se constató que el tramo se dividió en dos secciones: “San Gerardo-Limonal” y “Barranca-San Gerardo” se publicó con las licitaciones PIT-03-LPI-O-2016 y PIT-04-LPI-O-2016 respectivamente.</p> <p>Por otra parte, en el cronograma de trabajo de la Unidad Asesora se tiene previsto el inicio de las obras durante el primer semestre del 2019, en el Informe mensual al mes de noviembre del 2018 (último informe remitido) indica que se dio “Atraso en la entrada en posesión de bienes inmuebles con aceptación del avalúo administrativo.</p> <p>Los principales riegos determinados por el Informe se detallan posteriormente.</p>
Observaciones:	No se ha iniciado la ejecución de obra.

**Riesgos detectados:**

Principal Riesgo y/o Problema	Acciones implementadas y/o medidas de mitigación
<p><i>Proceso de Contratación: “Ampliación y rehabilitación San Gerardo-Barranca”</i></p> <p>Riesgo: Objeciones ante la CGR</p> <p>Riesgo: Prórrogas a la fecha de apertura por enmiendas</p> <p>Riesgo: Se requiere aclaración de ofertas</p> <p>Riesgo: Apelaciones a la adjudicación</p>	<p>El 12 enero y 21 junio del año 2018 se recibieron objeciones ante la CGR. La apertura se realizó el 19-julio del 2018.</p> <p>Se solicitaron subsanes a la oferta más económica, la empresa no suministró toda la información, por lo tanto, se ha realizado la revisión de la segunda oferta, a los mismos también se les solicitaron subsanes.</p> <p>El 01-noviembre se presentaron apelaciones a la adjudicación, el plazo para la resolución venció el 11 enero 2019.</p>
<p><i>Proceso de Expropiaciones: “Ampliación y rehabilitación Barranca-San Gerardo”</i></p> <p>Riesgo Atraso en la entrada en posesión de bienes inmuebles con aceptación del avalúo administrativo</p>	<p>Se han presentado atrasos en las diferentes etapas relacionadas al proceso de expropiaciones. Se ha iniciado la contratación de nuevos peritos para colaborar con el proceso. Contractualmente se debe contar con el 85% del lugar de las Obras, actualmente se cuenta con el 85%, por esta razón no habría atraso para el inicio de las obras.</p>
<p><i>Proceso de Contratación: “Ampliación y rehabilitación Limonal-San Gerardo”</i></p> <p>Riesgo: Se requiere aclaración de ofertas</p> <p>Riesgo: Apelaciones a la adjudicación</p>	<p>Se solicitaron subsanes a la oferta de menor precio para continuar con el proceso.</p> <p>El 06-julio 2018 se presentaron apelaciones a la adjudicación, el 06-setiembre se recibió la resolución indicando que se anulaba el acto de adjudicación.</p> <p>Se realizó un nuevo análisis de las ofertas presentadas tomando en cuenta lo indicado en la resolución de la CGR.</p> <p>El 18 diciembre 2018 se presentaron apelaciones a la adjudicación, plazo para la resolución vence el 27-febrero.</p>



Riesgo: CGR anula el acto de adjudicación	
Riesgo: Apelaciones a nueva adjudicación	
<p><i>Proceso de contratación: "Supervisión Barranca-San Gerardo"</i></p> <p>Riesgo: Apelación a la adjudicación.</p>	El 25-octubre se presentaron apelaciones a la adjudicación, el 17-diciembre se recibió la resolución confirmando la recomendación dada por la UEP (Unidad Ejecutora de Proyecto).
<p><i>Proceso de Expropiaciones: "Ampliación y rehabilitación San Gerardo-Limonal"</i></p> <p>Riesgo: Atraso en la entrada en posesión de bienes inmuebles con aceptación del avalúo administrativo</p>	Se han presentado atrasos en las diferentes etapas relacionadas al proceso de expropiaciones. Se ha iniciado la contratación de nuevos peritos para colaborar con el proceso. Contractualmente se debe contar con el 85% de las expropiaciones y actualmente se cuenta con el 89%, por esta razón no habría atraso para el inicio de las obras.

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN bajo con el código 001686. Según la revisión de la información remitida se considera que la información reportada en el Informe anual del PND 2018 por parte de la Unidad del Proceso Asesor del Comité de Administración y Supervisión (CAS) y la Unidad de Planificación (UPI) del MOPT, es acorde con la información recibida.

Para dicha verificación no se requirieron recursos adicionales a los utilizados diariamente en la oficina.

## **2.Ampliación del 30% la Ruta #32. Sección: Santa Clara de Guápiles. (Intersección Ruta Nacional 4)-Limón.**

### **Objetivos específicos del proyecto:**

- Rehabilitar la ruta N°32 tramo intersección con la Ruta Nacional N°4- Limón.
- Construir dos carriles adicionales a lo largo del tramo intersección con la Ruta Nacional N° 4- Limón.
- Construcción de 36 puentes vehiculares nuevos y rehabilitación de los 36 puentes existentes a lo largo del tramo intersección con la ruta N°4 - Limón.

- Disminuir los costos de operación vehicular en el tramo intersección con la ruta con la Ruta Nacional N°4- Limón.
- Disminuir tiempo de recorrido en el tramo de la intersección con la Ruta Nacional N°4- Limón.
- Mejorar la seguridad vial en el tramo de la intersección con la Ruta Nacional N°4- Limón.
- Mejorar la regularidad de la superficie de ruedo. Construir retornos, intersecciones y pasos a desnivel.

### **Descripción del proyecto:**

El proyecto consiste en:

- Construcción y rehabilitación de 107 kilómetros de carretera a cuatro carriles;
- Construcción de 36 puentes mayores junto a los existentes;
- Construcción de 13 pasos a desnivel (PSV);
- Construcción de 11 Retornos;
- Construcción de 4 intersecciones a nivel:
- Acceso Ruta Cantonal a Moín, después de intercambio Moín 1 Km hacia Limón Km 149+800.
- Acceso a nuevo estadio Limón estación Km 151+800.
- Entronque con la Ruta N° 241 en Santa Rosa Km 152+900.
- Entronque con la Ruta N°36 Km 154+300.
- Construcción de 5 intercambios:
- Intercambio (IC) Rio Frio (Entronque con la Ruta 4).
- Intercambio (IC) Guápiles (Entronque con la Ruta 247).
- Intercambio (IC) Siquirres (Entronque con la Ruta 10).
- Intercambio (IC) TCM (Entronque con acceso a la TCM).
- Intercambio (IC) Moín (Entronque con el acceso a Puerto Moín).
- Obras de seguridad
- Construcción de 24 puentes peatonales.
- Construcción de bahías para autobuses.
- Construcción de 18 accesos de calle existentes a la carretera principal.
- Construcción de baranda tipo New Jersey para la separación de los flujos de tránsito vehicular.
- Construcción de 26.160 metros lineales de ciclovías.
- Construcción de 26.180 metros lineales de rutas marginales.
- Construcción de redes del sistema de evacuación pluvial.
- Pasos de Fauna (Interiores como exteriores).

### **Etapas actuales de proyecto:**

Se encuentra en ejecución de obra.

**Verificación de avance en sitio:**

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) reportó un avance de 3.91%, cumpliendo el 13.03% de lo programado para el periodo.

Se realizó la visita guiada al sitio el día 13 de febrero del 2019, con la Lic. María López de la UPI del CONAVI, el Ing. Kenneth Solano, Gerente de la Unidad Ejecutora, Arq. Juan Diego Salas V, Salvador Velásquez de la Empresa CASICA, la Ing. Daniela Cordero Marín y la Licda. Isabel Rivera Solano por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial. En la visita se observó a nivel general lo siguiente:

Aspectos a verificar en las metas	Hallazgos
Construcción de 5 Intercambios	Como medida se está trabajando en algunas zonas con la conformación de subrasante y estructura de pavimento, con el fin de recuperar el derecho de vía y habilitar zonas donde haya cruces a poblados para ayudar con la transitabilidad y descongestión de la ruta.
Observación:	<p>Adicionalmente, la Unidad Ejecutora tiene oficinas de comunicación, atención y proximidad (COAPRO), es un programa operativo encargado de realizar la gestión social en el Proyecto. (panfleto adjunto).</p> <p>Es importante mencionar que se han encontrado piezas arqueológicas en la zona del proyecto. La revisión/investigación arqueológica inició en octubre del 2018, a finales de abril se espera tener los resultados del análisis arqueológico, dicha investigación es supervisada por la Comisión Arqueológica y el Museo Nacional.</p> <p>Entre los aspectos que han influido en el atraso de la ejecución respecto a la programación sobresalen: inconsistencias en la calidad de los pilotes lo que demandó su sustitución, rezagos en los tramites de expropiaciones para algunos inmuebles, además de los hallazgos arqueológicos en algunos tramos del proyecto, la huelga nacional por oposición del Plan Fiscal sufrida en el país en el último semestre del año 2018 y en algunos casos la indisposición por parte de las comunidades.</p>

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 001546. Según lo inspeccionado en el sitio y considerando el plazo transcurrido, se considera que la información reportada por la Unidad Ejecutora y la Unidad de Planificación del CONAVI, en el Informe anual del PND 2018 son acordes a lo observado en el sitio (se anexan fotografías).

Para dicha visita se utilizaron recursos del Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales de la Secretaría de Planificación Sectorial, tales como viáticos, vehículo y operador de equipo móvil.

### **3.100% Construida la Fase 2A de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM).**

#### **Objetivos específicos del proyecto:**

- Construir infraestructura para mercancías.
- Adquirir equipos portuarios para el funcionamiento de la TCM.
- Construcción de obras para protección de TCM.
- Hacer más eficiente el servicio a los usuarios.

#### **Descripción del proyecto:**

" Construcción, operación y mantenimiento de una Terminal de Contenedores en Puerto Moín (TCM) que consiste en una primera fase de 900 metros de muelle para atender como mínimo barcos tipo PANAMAX, protegidas por los rompeolas para crear una dársena con olas por debajo de los niveles aceptables de agitación para cargar buques portacontenedores, así como la construcción de 60 hectáreas de patios para el almacenamiento de contenedores y el suministro de equipos necesarios para la operación."

La Terminal será construida en tres etapas denominadas en el Plan Maestro como etapas 2A, 2B y 3. La etapa 2A concluyó en el año 2018 mientras que las etapas 2B y 3 se construirán de acuerdo al crecimiento de volumen que experimente la TCM.

La fase 2A corresponde a un área de 40 Ha, donde se tendrán 650 metros de muelle con una profundidad de 14.50 m en todo el muelle, contará con 6 grúas pórtico Súper Postpanamax, tendrá una dársena de giro de 450 m y una capacidad para más de 4000 contenedores de carga refrigerada.

La fase 2B corresponde a un área de 20 Ha más y se comenzará cuando se alcance una producción de 1.5 millones de TEUs por año. Se tendrán 250 metros de muelle adicionales con una profundidad de 16.00 m en todo el muelle, esta fase agregará 2 grúas pórtico Súper Postpanamax, aumentará la dársena de giro a 600 m y también aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 6000.

La fase 3 corresponde a un área de 20 Ha más y se comenzará cuando se alcance una producción de 2.5 millones de TEUs por año. Se tendrán 600 metros de muelle adicionales con una profundidad de 16.00 m en todo el muelle, esta fase agregará 1 grúa pórtico Súper Postpanamax, la dársena de giro se mantendrá en 600 m y también aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 8000.

Al final de las tres fases se contará con un área de 80 Ha de relleno, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros de longitud. El área será rellena con arena de mar sobre la

cual será construida la estructura superficial de concreto de la Terminal. Sobre esta superficie se instalarán los edificios administrativos, patios para contenedores (vacíos, llenos y para mantenimiento), planta de tratamiento de aguas residuales, estación eléctrica y hacia la parte interior de la dársena, la zona de muelle que estará anclada sobre más de 600 pilotes y donde operarán las grúas pórtico.

**Etapa actual de proyecto:**

Se encuentra en operación de la Fase 2A.

**Verificación de avance en sitio:**

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Consejo Nacional de Concesiones (CNC) reportó un avance de 96.95% de lo programado para el periodo, quedando pendiente únicamente la recepción definitiva.

Se realizó la visita guiada al sitio el día 04 de marzo del 2019, con el Lic. Daniel Uba Fallas, Jefe de la UPI del CNC, el señor Gerardo Miranda Gerente de Mantenimiento de TCM, la Licda. Mariana Segura Corrales y la Licda. Laura Monge Sibaja por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, en la visita se observó a nivel general lo siguiente:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
Construir infraestructura para mercancías. Adquirir equipos portuarios para el funcionamiento de la TCM. Construcción de obras para protección de TCM. Hacer más eficiente el servicio a los usuarios.	Se verificó la colocación total de los adoquines en los patios, la instalación de las grúas eléctricas, Postpanamax, el rompeolas de la isla con x-blocks, se creó la dársena, la finalización de los edificios administrativos (comedor, baños, oficinas), los patios cuentan con las plataformas para contenedores refrigerados, se

<p>" Construcción, operación y mantenimiento de una Terminal de Contenedores en Puerto Moín (TCM) que consiste en una primera fase de 900 metros de muelle para atender como mínimo barcos tipo PANAMAX, protegidas por los rompeolas para crear una dársena con olas por debajo de los niveles aceptables de agitación para cargar buques portacontenedores, así como la construcción de 60 hectáreas de patios para el almacenamiento de contenedores y el suministro de equipos necesarios para la operación."</p>	<p>construyeron túneles para el paso de los trabajadores de forma segura entre las plataformas.</p> <p>Se cuenta con la estación de combustibles lo que no estaba en el proceso original, las zonas para escaneo de contenedores para exportar a EEUU. Se cuenta con plataformas de inspección de aduanas y área de lavado de contenedores en caso de que vengan con alguna suciedad.</p> <p>Se tiene capacidad para buques de 3.5 metros de calado, muelle tiene una profundidad de 11.5 metros al costado este.</p> <p>El día de la visita se estaba atendiendo un buque de DOLE, por lo que se pudo constatar la terminación de la obra y puesta en operación.</p>
---	---

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 000140. Según lo que fue posible observar en el sitio, se considera que la información reportada por la Unidad Ejecutora y la Unidad de Planificación del CNC, en el Informe anual del PND 2018 son acordes a lo observado en el sitio y considerando el plazo transcurrido, para el día de la visita incluso se había dado la recepción definitiva de la obra. (se anexan fotografías).

Para dicha visita se utilizaron recursos del Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales de la Secretaría de Planificación Sectorial, tales como viáticos, vehículo y operador de equipo móvil.

#### **4.35% construcción del tramo Sifón – Abundancia.**

##### **Objetivos específicos del proyecto:**

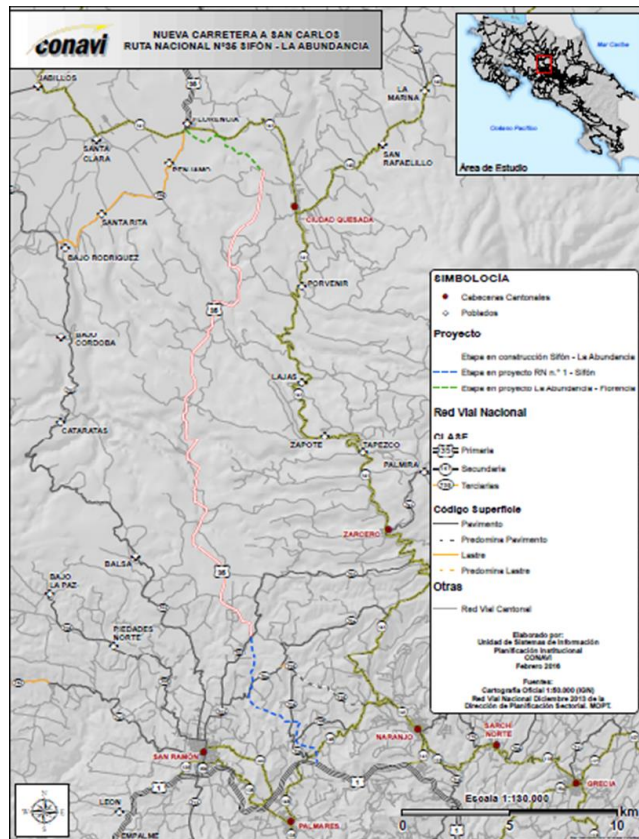
- Mejorar la conectividad de la zona Norte del país.
- Disponer de corredores que mejoren la interconexión del sistema vial.

##### **Descripción del proyecto:**

El proyecto consiste en:

Sección Sifón la Abundancia es parte del proyecto Naranjo Florencia, tiene una longitud de 29.73 km, se trabaja simultáneamente en dos frentes, uno que inicia en las cercanías de San Ramón (Sifón) con

rumbo a Ciudad Quesada (La Abundancia), el otro se inició en las cercanías de Ciudad Quesada (La Abundancia), trabajando en sentido contrario hasta completar la totalidad del proyecto.



*Trazado de proyecto*

### **Etaapa actual del proyecto:**

Se encuentra en la etapa de ejecución de obra, no obstante, se están realizando los trámites para finalizar el contrato debido a incumplimientos.

### **Verificación de avance en sitio:**

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) reportó un avance de 23.07% de lo programado para el periodo.

Se realizó la visita guiada al sitio el día 05 de febrero del 2019, con la Licda. María López Mejía de Unidad de Planificación del CONAVI, el Señor José Mena Ingeniero del Proyecto, la Licda. Ibis San Lee Quirós, la Licda. Mariana Segura Corrales Licda. Isabel Rivera Solano y la Licda. Laura Monge Sibaja por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, en la visita se observó a nivel general lo siguiente:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
<p>Sección Sifón la Abundancia es parte del proyecto Naranja Florencia, tiene una longitud de 29.73 km, se trabaja simultáneamente en dos frentes, uno que inicia en las cercanías de San Ramón (Sifón) con rumbo a Ciudad Quesada (La Abundancia), el otro se inició en las cercanías de Ciudad Quesada (La Abundancia), trabajando en sentido contrario hasta completar la totalidad del proyecto.</p>	<p>Se modificó el diseño original de 2 a 4 carriles.</p> <p>Se dio el cierre con el 23.07% de avance, esto debido a diferentes problemas presentados por la empresa, no se acepta la adenda N°8.</p> <p>En el informe presentado en Diciembre del 2018 se describen los hechos relevantes del periodo:</p> <p><i>“Se encuentra en las labores asociados a finiquito de contrato con base en las No Conformidades que presentan el proyecto tarea que está asociada a la determinación de cantidades de obra que se requieren para incluir en los carteles de licitación que se estarían publicando para la finalización del proyecto en su sección central...</i></p> <p><i>Con respecto a la nota SC-CV-1529-10-18 donde el Contratista respondió parte del oficio GCVP-PSC-15-18-467 (que incluía adjunto el oficio ICE-CONAVI 272-2018), la Ingeniería de Proyecto remitió respuesta al oficio de la constructora mediante nota GCVP-PSC-15-18-570 (que llevaba adjunta la correspondencia ICE-CONAVI 311-2018) donde se establece el estatus de No Conformidades del proyecto asociadas a la responsabilidad contractual del Contratista en el Contrato de construcción del tramo central de la Nueva Carretera a San Carlos.</i></p> <p><i>Como parte de las actividades de finiquito de obra la Unidad de Apoyo ICE, se culminó el levantamiento de No Conformidades y la definición de los procesos constructivos para la reparación de esto, tarea que da pie al cálculo de cantidades de obra requeridas llevar a cabo estas reparaciones.</i></p> <p><i>El ICE presentó oferta al CONAVI para la culminación de la construcción de los puentes sobre los ríos Espino y La Vieja a la Dirección Ejecutiva del CONAVI para su valoración y definición”.</i></p>
<p>Observaciones:</p>	<p>Se pudo constatar en la visita del día 05 de febrero del 2019 en el sitio que las obras se encuentran suspendidas, se encuentran algunas obras iniciadas y otras obras como puentes únicamente con las bases.</p> <p>Además, se informó por parte del Ingeniero del Proyecto que se está trabajando en diferentes soluciones para la sección que podrían incluir la modificación del diseño y la ruta, que considere la situación con el terreno en ciertos puntos con problemas geológicos, las fallas tectónicas, el humedal La Culebra (se espera</p>



	<p>resolución del recurso de amparo interpuesto) y aclarar que dicho humedal no se encuentra declarado como tal por el SINAC.</p> <p>El Ingeniero menciona que se pretende contratar una empresa para dar el mantenimiento de las obras que se pudieron terminar, con el fin de que estas no se deterioren, hasta tanto se realice la contratación de la nueva empresa.</p>
--	---

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 000571. Según lo que fue posible observar en el sitio a simple vista se considera que la información reportada por la Unidad Ejecutora y la Unidad de Planificación del CONAVI, en el Informe anual del PND 2018 son acordes a lo observado en el sitio (se anexan fotografías).

Para dicha visita se utilizaron recursos del Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales de la Secretaría de Planificación Sectorial, tales como viáticos, vehículo y operador de equipo móvil.

## 5.Construcción del 100% de la radial Abundancia -Ciudad Quesada.

### Objetivos específicos del proyecto:

- Construir obra civil nueva, Tramo la Abundancia-Ciudad Quesada, Radial Florencia.
- Construir obras civiles que incorporen los dispositivos de seguridad.
- Aumentar la seguridad de los usuarios y la capacidad del uso de la ruta.
- Disminuir el tiempo de viaje para los usuarios de la ruta.
- Incrementar la regularidad de la superficie de ruedo.

### Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

- Diseño y construcción de la carretera La Abundancia-Florencia, la Rotonda en Florencia, el puente sobre el río Peje, Ruta Nacional N°141 (N°2).
- Intercambio en la Abundancia.
- Carretera Radial a Ciudad Quesada, señalamientos vertical y horizontal.

### Etapas actuales de proyecto:

Se encuentra concluido y en operación, únicamente cerrados unos accesos hacia Sifón.

### Verificación de avance en sitio:

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) reportó un avance de 100% de lo programado para el periodo

Se realizó la visita guiada al sitio el día 05 de febrero del 2019, con la Licda. María López Mejía de Unidad de Planificación del CONAVI, la Licda. Ibis San Lee Quirós, Licda. Mariana Segura Corrales, Licda. Isabel Rivera Solano y la Licda. Laura Monge Sibaja por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, en la visita se observó a nivel general lo siguiente:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
Diseño y construcción de la carretera La Abundancia-Florencia, la Rotonda en Florencia, el puente sobre el río Peje, Ruta Nacional N°141 (N°2). Intercambio en la Abundancia. Carretera Radial a Ciudad Quesada, señalamientos vertical y horizontal.	Se visitó el proyecto y se verificó que se encuentra en operación, aunque una parte de este se encuentra cerrada por colindar con el tramo Sifón-Abundancia el cual se encuentra suspendido e inconcluso.  Se pudo observar la radial a Florencia y la Rotonda, así como el Intercambio de ciudad Quesada con la construcción de los dos puentes de acceso, las barandas, las aceras, así como el cumplimiento de la Ley 7600.  Se observa claramente la demarcación horizontal y vertical, así como algunos pasos de fauna aéreos.  Se adjunta video de la obra facilitado por la Unidad Ejecutora a cargo del proyecto y fotografías del proyecto.

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 001203. Según lo que fue posible observar en el sitio a simple vista se considera que la información reportada en el Informe anual del PND 2018 por la Unidad Ejecutora y la Unidad de Planificación del CONAVI, son acordes a lo observado en el sitio y considerando el plazo transcurrido, para el día de la visita incluso se había dado la recepción definitiva de la obra. (se anexan fotografías).

Para dicha visita se utilizaron recursos del Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales de la Secretaría de Planificación Sectorial, tales como viáticos, vehículo y operador de equipo móvil.

## 6.Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación.

### Objetivos específicos del proyecto:

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

### Descripción del proyecto:

El proyecto consiste en:

Construcción de una sección de 3.8 km de la carretera de Circunvalación, tipo autopista con una velocidad de diseño de 90 km/hr, con una sección típica de dos carriles por sentido de 3.6 m con espaldón de 1.8 m.

Movimientos de tierras, evacuación de aguas pluviales.

Construcción de pavimento y señalización.

### Limitaciones:

Hubo limitación en las expropiaciones de terrenos, reasentamientos humanos y financiamiento.

### Etapas actuales de proyecto:

Se encuentra en ejecución.

### Verificación de avance en sitio:

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) reportó un avance de 30.70% de lo programado para el periodo

Se realizó la visita guiada al sitio el día 21 de febrero del 2019, con la participación de la señora María López Mejía, Rolando Arias, Ruth Quesada, Gabriel Corrales, Álvaro Solís de Unidad de Planificación del CONAVI, Andrés Elizondo del COSEVI, el señor Andrés Muñoz, Ingeniero del Proyecto, Daniela Cordero Marín, Mariana Segura Corrales, Isabel Rivera Solano y Laura Monge Sibaja por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, en la visita se observó a nivel general lo siguiente:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
<p>Mejorar la superficie de rodamiento.</p> <p>Construir un sistema de drenajes adecuado.</p> <p>Dotar al proyecto de adecuado señalamiento vertical y horizontal.</p> <p>Construcción de 3.8 km de carretera de circunvalación.</p> <p>La sección típica sería de dos carriles por sentido de 3.6 m con espaldones de 1.8m.</p> <p>Las actividades incluyen movimiento de tierra, evacuación de aguas pluviales, construcción de pavimento y señalización.</p>	<p>El proyecto se encuentra en ejecución, con avances importantes, a pesar del porcentaje, las obras son de amplia magnitud. Se trabaja en 5 unidades funcionales con el fin de avanzar en diferentes frentes.</p> <p>Se encuentran pendientes expropiaciones y desalojos humanos. Debido a la problemática en el triángulo de la solidaridad, para disminuir el desalojo de familias se tuvo que elevar la rasante. Se encuentran trabajando en la instalación de los pilotes.</p> <p>Se tuvo que hacer movimientos de tierra para la colocación de tubería en rampas con muros reforzados.</p> <p>Visita a la planta de producción, aquí se elaboran las vigas y los dinteles (conocido como martillos), cada dintel requiere la colocación de 4 vigas. Además, se comenta que a cada Torón se le aplican cargas de 20 toneladas, en las vigas hay cargas que llegan a 1000 toneladas.</p> <p>La línea de producción consta de los siguientes pasos: armadura, encofrado, sistema de tensado, vestidor y sacado.</p> <p>El proyecto incluye vigas que van de los 32 hasta los 42 metros, se hace uso de pedestales para distribuir mejor la carga de las vigas. Las vigas tienen la particularidad de que llevan identificada su ubicación, 18 horas es el tiempo que demanda a la viga el tomar resistencia, para poder continuar con la línea de producción.</p> <p>El Ing. Andrés Muñoz comenta que en una sola línea de producción se pueden producir 3 vigas, destacó que los tubos que se agregan a la viga, permiten un mayor refuerzo de la viga (resistencia). Se comenta que se producen dos vigas por día, pero se tiene un rezago de producción que asciende a 60 vigas.</p> <p>La unidad funcional 2, cuenta con paso a desnivel, carpeta asfáltica, señalamiento, iluminación, accesos a desnivel, los taludes se encuentran terracedos y reforzados con plantas vetiver.</p> <p>Por otra parte, se coordina con LANAMME la toma de muestras, para revisiones de calidad solicitada por Auditoría General.</p> <p>También se realiza la visita a la Nueva Escuela Rafael Vargas Quirós, la cual se espera concluir a finales de febrero. La escuela se construye a 450 metros de la anterior, por lo que no representa problemas en traslado para los estudiantes, pero si representa mejora en seguridad vial ya que no se ubica sobre calle principal. La nueva escuela contará con espacio techado para juegos, una biblioteca y un laboratorio de cómputo y robótica, el gimnasio pasará de 300 a 900 metros cuadrados y dispondrá de más vestidores. El área de preescolar está aislada de los otros edificios. Cada edificio tiene capacidad para 12 aulas, también se comentó que se superó la distancia de áreas verdes requerida por el MEP que era de 3 metros. Se encuentran trabajando en los últimos detalles de la construcción de la escuela nueva la cual sería entregada a finales de febrero y proceder a demoler la antigua</p>

	<p>escuela para continuar con las obras. En la Unidad Funcional IV (Triángulo de Solidaridad-Calle Blancos) se pudo visitar la intersección a tres niveles (calle, rotonda, viaducto) Se adjuntan fotografías.</p>
--	--

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 001197. Según lo que fue posible observar en el sitio a simple vista se considera que la información reportada por la Unidad Ejecutora y la Unidad de Planificación del CONAVI, en el Informe anual del PND 2018 son acordes a lo observado en el sitio y considerando el plazo transcurrido. (se anexan fotografías).

Para dicha visita se utilizaron recursos del Departamento de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales de la Secretaría de Planificación Sectorial, tales como viáticos, vehículo y operador de equipo móvil.

### **7.100% de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe - Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación.**

#### **Objetivos específicos del proyecto:**

- Paso a desnivel Paso Ancho: Conectar las avenidas 7 y 9, con el anillo de circunvalación a la altura de la Uruca e implementar sentidos únicos en las vías radiales. Construir las obras civiles e incorporar el componente de seguridad vial.
- Paso a desnivel Rotonda de Zapote: Disminuir el tiempo de viaje en la circunvalación y zonas aledañas. Mejorar la superficie de rodamiento.
- Paso a desnivel en la Intersección Guadalupe: Aumentar la seguridad de los usuarios, y la capacidad del uso de las rutas nacionales. Disminuir el tiempo de viaje y los costos de operación vehicular en las diferentes rutas nacionales.
- Paso a desnivel Rotonda de las Bandera-entrada facultad de derecho UCR: Disminuir el consumo de combustible provocado por el tiempo de traslado y motorización del país. Reducir el tiempo de viaje y los costos de operación vehicular en las diferentes rutas nacionales. Aumentar la seguridad de los usuarios y la capacidad del uso de las rutas.

**Descripción del proyecto:**

Los proyectos consisten en:

Paso a desnivel Paso Ancho: Construcción de un paso a desnivel subterráneo en la ruta 39, entre las rotondas Y Griega y San Sebastián, así como la radial que conecta San José con Paso Ancho (ruta 213). Construir rampas con tres carriles para la entrada y salida de los vehículos desde y hacia Circunvalación. La vía contará con 3 carriles por sentido, cada uno de ellos con 3.30 m de ancho. Se contará con espaldón de 0.6m de ancho como mínimo en el lado derecho de la calzada. La mediana tendrá 1.81m de ancho lo que incluye un muro tipo New Jersey que actuará como barrera. Cada calzada contará con una única pendiente de escurrimiento de 2% hacia el lado exterior, incluida la rotonda.

Paso a desnivel Rotonda de Zapote: La propuesta es un paso superior de cuatro carriles sobre la rotonda de Zapote. Se plantean tres carriles para el acceso a la rotonda desde Circunvalación y dos pasos de la rotonda de circunvalación. Los carriles podrían ser de 3.6m y no se necesitarían expropiaciones debido a que el derecho de vía es de 42m.

Paso a desnivel en la Intersección de Guadalupe: La propuesta es un paso inferior de la vía de Circunvalación (Ruta Nacional N°39) debajo de la rotonda que reemplazaría a la actual intersección con semáforos. Se contemplan cuatro carriles en el paso a desnivel y dos carriles para cada rampa, tanto de entrada como de salida. Para ello se requieren aproximadamente un derecho de vía de 35.3, si se usan carriles de 3.3m de ancho. Esto coincide de forma muy ajustada con el ancho actual del derecho de vía. No obstante, implica la eliminación de la calle marginal en el barrio Miraflores.

Rotonda de las Bandera entrada facultad de derecho UCR: La propuesta es un paso superior sobre la intersección de la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica y un paso inferior bajo la rotonda de la Bandera. Serían cuatro carriles en el paso a desnivel, tres en las entradas a la rotonda

**Verificación de avance en sitio:**

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) reportó un avance de 17 %, de cumplimiento con respecto a lo programado para el periodo.

Se realizó la revisión de los documentos remitidos por la Unidad de Planificación Institucional del CONAVI en el mes de marzo del 2019, en dicha revisión, se obtuvo lo siguiente:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
<p>Paso a desnivel Paso Ancho: Conectar las avenidas 7 y 9, con el anillo de circunvalación a la altura de la Uruca e implementar sentidos únicos en las vías radiales. Construir las obras civiles e incorporar el componente de seguridad vial.</p> <p>Paso a desnivel Rotonda de Zapote: Disminuir el tiempo de viaje en la circunvalación y zonas aledañas. Mejorar la superficie de rodamiento.</p> <p>Paso a desnivel en la Intersección Guadalupe: Aumentar la seguridad de los usuarios, y la capacidad del uso de las rutas nacionales. Disminuir el tiempo de viaje y los costos de operación vehicular en las diferentes rutas nacionales.</p> <p>Rotonda de las Bandera-entrada facultad de derecho UCR: Disminuir el consumo de combustible provocado por el tiempo de traslado y motorización del país. Reducir el tiempo de viaje y los costos de operación vehicular en las diferentes rutas nacionales. Aumentar la seguridad de ellos usuarios y la capacidad del uso de las rutas.</p>	<p>Según la información recibida por la UPI del CONAVI, La construcción del paso a desnivel de Paso Ancho se encuentra finalizado desde el año 2016, así como los informes anuales del PND del 2016 al 2018</p> <p>En el 2016 se puso en operación el paso a desnivel en Paso Ancho sobre la Ruta Nacional No.39 (Circunvalación), permitiendo el tránsito fluido de usuarios en general, el traslado de bienes y mercancías, reduciendo tiempos y costos de viaje en especial en el Gran Área Metropolitana.</p> <p>Los Pasos a desnivel de Rotonda de Zapote (Rotonda del monumento de las Garantías Sociales), se inició la ejecución de obra en al año 2019 (adjunto fotografías). Consta de un paso deprimido por la RN 39, mientras que la RN 215 se mantiene al mismo nivel actual de la rotonda. Se diseñaron 3 ramales segregados de la rotonda para los movimientos I Griega-Zapote, Zapote-San Pedro y San José-I Griega. Se restaurarán las 3 isletas y se incorporará un parque al costado este. Para complementar el proyecto, se construirá un colector de concreto centrifugado que recoja las aguas pluviales de la Intersección de Garantías Sociales y las dirija por la Ruta Nacional Nº39 a lo largo de 700 metros con dirección La Y Griega, hasta desfogarlas en el río María Aguilar, al costado norte del puente y sobre la margen derecha del cauce.</p> <p>El paso a desnivel de la Intersección de Guadalupe tiene como finalidad construir un paso a desnivel para permitir el curso de la Carretera de Circunvalación por debajo de la Intersección de Guadalupe, incluyendo la construcción de una alcantarilla para el Río Torres, y se encuentra en estado de revisión de ofertas.</p> <p>Rotonda de las Bandera-entrada facultad de derecho UCR: la obra consiste en la construcción de un paso a Desnivel en la intersección de la rotonda La Bandera, Ruta Nacional No. 39, en San José, Costa Rica, y un paso a desnivel en la intersección de la Universidad de Costa Rica (UCR) a la altura de la Facultad de Derecho, incluyendo la construcción de una alcantarilla para la Quebrada los Negritos, a la fecha se está a la espera de la publicación del cartel.</p>
Observación	En la meta se establece 3 pasos a desnivel, no obstante, en el detalle de la información se indican 4 pasos a desnivel, motivo por el cual se brinda información de los cuatro pasos a desnivel.

Se realizó la revisión de las fotografías e información remitidas por la Unidad de Planificación Institucional del CONAVI en el mes de marzo del 2019.

Estos proyectos se encuentran inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con los siguientes códigos; Paso a desnivel Paso Ancho001058, Paso a desnivel Rotonda de Zapote (Garantías Sociales) 001439, Paso a desnivel en la Rotonda a Desnivel en la Intersección de Guadalupe 001457 y Paso a desnivel Rotonda a la Bandera 001440. Según lo que se pudo revisar de las fotografías e información remitidas por la Unidad de Planificación Institucional del CONAVI en el mes de marzo del 2019, la información es concordante con el Informe anual del PND 2018.

Para dicha verificación no se requirieron recursos adicionales a los utilizados diariamente en la oficina.

## **8.Ampliación del 100% Rompeolas.**

### **Objetivos específicos del proyecto:**

- Reforzar el morro del rompeolas mediante la fabricación y posterior colocación de cubos de concreto y demás capas de material pétreo como filtro y núcleo.
- Reforzar el cuerpo del rompeolas mediante la fabricación y posterior colocación de dolos de 3.5 toneladas de peso y demás capas de material pétreo como filtro.
- Mantener la operación portuaria normal durante el período constructivo del proyecto.
- Mantener estándares de seguridad adecuados en la ejecución de los trabajos.

### **Descripción del proyecto:**

El proyecto consiste en:

Aumentar la longitud del rompeolas actual hasta llegar a su condición original (que fue perdida producto de oleaje extraordinario) y reforzar el morro del mismo con el fin de recuperar su capacidad estructural y funcional.

Reducir el riesgo de fallo que provoque un incremento en la tasa de sedimentación actual y el oleaje que incide en la dársena del puerto, de esta forma se brinda mayor seguridad a las operaciones portuarias.

### **Verificación de avance en sitio:**

En el informe de seguimiento anual del 2018, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) reportó un avance de 0 %, incumpliendo lo programado para el periodo.

Al realizar la revisión de los documentos remitidos por la Unidad de Planificación Institucional del MOPT en el mes de marzo del 2019, se evidencia lo siguiente:



Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforzar el morro del rompeolas mediante la fabricación y posterior colocación de cubos de concreto y demás capas de material pétreo como filtro y núcleo.</li> <li>• Reforzar el cuerpo del rompeolas mediante la fabricación y posterior colocación de dolos de 3.5 toneladas de peso y demás capas de material pétreo como filtro.</li> <li>• Mantener la operación portuaria normal durante el período constructivo del proyecto.</li> <li>• Mantener estándares de seguridad adecuados en la ejecución de los trabajos.</li> </ul>	<p>Del informe mensual se puede extraer: que el Proceso de contratación se encuentra finalizado, se dio orden de inicio 12 noviembre de-2018 (18 meses de ejecución) con la etapa de diseño, la cual tiene una duración de 6 meses, al consultor Consorcio Royal Haskoning &amp; IMNSA, Se prevé finalizar la obra en julio del 2020. Como Riesgos y/o Problemas Acciones implementadas y/o medidas de mitigación:</p> <p>Proceso de Contratación: “Rompeolas Puerto Caldera”  Riesgo: Apelaciones a la adjudicación  Acciones implementadas y/o medidas de mitigación: Se ha finalizado el proceso de apelación, la adjudicación está en firme desde el 23-agosto, la CGR ha confirmado la recomendación dada por la UEP (Unidad Ejecutora de Proyecto)</p>
Observaciones:	No se ha iniciado la ejecución de obra.

Se realizó la revisión de las fotografías e información remitidas por la Unidad de Planificación Institucional del MOPT en el mes de marzo del 2019.

Este proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 001339, según lo que se pudo revisar de las fotografías e información remitidas por la Unidad de Planificación Institucional del MOPT en el mes de marzo del 2019, la información es consistente con el Informe anual del PND 2018.

Para dicha verificación no se requirieron recursos adicionales a los utilizados diariamente en la oficina.

## 9.100% de avance de obra de la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

### Objetivos específicos del proyecto:

- Construir un nuevo hangar con mayor capacidad y espacio para futuro crecimiento asociado a COOPESA.
- Aumentar la capacidad y servicios requeridos de pasajeros y aerolíneas.
- Dotar al gestor del espacio requerido para condicionar las operaciones y las expropiaciones de la terminal de pasajeros.
- Espacios disponibles para el servicio de aeronaves.

### Descripción del proyecto:


- El proyecto consiste en:
- Construir la calle de rodaje y plataforma para la reubicación de las nuevas instalaciones de COOPESA en el Aeropuerto Juan Santa María.
- Comprende la construcción de 6700 metros cuadrados de calle de rodaje, 19463 m2 de plataforma, 5833 m2 de espaldón.
- Construcción de edificaciones.

### Verificación de avance en sitio:

En el informe de seguimiento anual del 2018, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) reportó un avance de 0% del 2018 y un 16% para el periodo en relación con la meta programada.

Se realizó la visita guiada al sitio el día 11 de febrero del 2019, con la Licda. María Vega Elizondo de Unidad de Planificación de la DGAC, el señor Fernando Soto, Miller Rodríguez y Marvin Quirós, de la Órgano Fiscalizador del Aeropuerto Internacional Juan Santa María (AIJS), la Licda. Ibis San Lee Quirós, la Ing. Daniela Cordero Marín y la Licda. Laura Monge Sibaja por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, en la visita se observó a nivel general lo siguiente:

Aspectos a verificar en la meta	Hallazgos
Conector Julieta Norte - Sur	Conformación de taludes de acceso (se realizó relleno y corte)  Se está trabajando el conector Julieta Norte es una extensión de 70 metros lineales (en su línea centro), la cual conectará con calle de Rodaje Alfa.  Concluido Conector Julieta Sur, referente a la estructura de pavimento para conectar con las futuras instalaciones del Nuevo

	<p>Hangar de COOPESA y tendrá una extensión de norte a sur de 190 metros lineales.</p>  <p>Calle de Rodaje Alfa con pavimentos estructurales; Sistemas de Drenajes y obras de Infraestructura Pluvial. Señalamiento horizontal y rotulación vertical; Sistema de Iluminación. Pendiente nuevas Instalaciones del Hangar de COOPESA.</p>
Observaciones:	<p>A pesar de que a la fecha no se ha sido posible el traslado del Hangar de COOPESA, se ha logrado ampliar las salas de abordaje con el bloque "V" y los conectores.</p> <p>Se está trabajando para reanudar la ejecución de las obras con el concesionario del AIJS, AERIS.</p>

El Proyecto se encuentra inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de MIDEPLAN con el código 001191, según lo que fue posible observar en el sitio a simple vista se considera que la información reportada en el Informe anual del PND 2018 por la Unidad Ejecutora y la Unidad de Planificación de la DGAC son acordes a lo observado en el sitio (se anexan fotografías).

Para dicha visita se utilizaron recursos del Proceso de Elaboración de Planes, Programas y Proyectos Sectoriales de la Secretaría de Planificación Sectorial, tales como vehículo y operador de equipo móvil.