

PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL 2019-2024
INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE



PLAN ESTRATEGICO SECTORIAL 2019-2024
INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE
**Versión 4 Noviembre,
2023**

Participantes en el proceso de formulación del PES

1	Andrea Soto Rojas	CONAVI
2	Arlenne Bustamante Salazar	UPI/MOPT
3	Consuelo Sáenz Fernández	CONAVI
4	Darling Montoya Zúñiga	CNC
5	Diego Arias Alvarado	UPI MOPT
6	Gloriana Jiménez Vásquez	MOPT
7	Gustavo Chavarría Valverde	INCOP
8	Ibis San Lee Quirós	SPS MOPT
9	Isabel C. Rivera Solano	SPS MOPT
10	Jeannette Masís Chacón	COSEVI
11	Joyce Arguedas Calderón	SPS/MOPT
12	Julio Miranda Durán	UPI MOPT
13	Karla Piedra Alfaro	JAPDEVA
14	Luis Diego Povedano	CTP
15	Marco Caravaca Reyes	CTP
16	María Herrera Segura	INCOFER
17	María López Mejía	CONAVI
18	María Vega Elizondo	CETAC/GGAC/MOPT
19	Mario Durán Fernández	Vice Ministro MOPT
20	Melvin Gutiérrez Montero	CONAVI
21	Miguel Madrigal Gutiérrez	INCOFER
22	Natalia Álvarez Quesada	INCOP
23	Pedro Meckbel Guillén	UPI/MOPT
24	Rafael Chang N.	COSEVI
25	Rafael Hidalgo	CETAC/DGAC
26	Rolando Arias Herrera	CONAVI
27	Rosa Izel Angulo V.	UPI MOPT
28	Roxinia Rodríguez Arguedas	COSEVI
29	Silvia Solano Solís	CETAC/GGAC/MOPT
30	Victor Julio Zúñiga Porras	UPI MOPT
31	Vilma López Víquez	CETAC/GGAC/MOPT

Equipo asesor GIZ:

Eduardo Barquero Solano
Auxiliadora Cascante Loría

Jennifer Vargas Sandoval

Glosario de abreviaturas

AASHTO	Asociación Americana de Oficialía de Transporte y Carreteras
APP	Alianzas Público Privadas
ARESEP	Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos
AyA	Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
CGR	Contraloría General de la República
CHEC	China Harbour Engineering Company
CNC	Concejo Nacional de Concesiones
CONAVI	Concejo Nacional de Vialidad
COSEVI	Concejo Nacional de Seguridad Vial
CETAC	Concejo Técnico de Aviación Civil
CTP	Concejo de Transporte Público
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
GIZ	Agencia de Cooperación Alemana
INCOFER	Instituto Costarricense de Ferrocarriles
INCOP	Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
JAPDEVA	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación y Política Económica
MiTransporte	Proyecto de la GIZ de combate al cambio climático con la disminución de la contaminación del transporte, en coordinación con MINAE y MOPT
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
PAL	Plataformas para Actividad Logística
PAC	Partido Acción Ciudadana
PEI	Plan Estratégico Institucional
PES	Plan Estratégico Sectorial
PIT	Programa de Infraestructura de Transporte
PMO	Oficina de Administración de Proyectos
PND	Plan Nacional de Desarrollo
PNT	Plan Nacional de Transportes
PRVC-II	Segundo Programa de la Red Vial Cantonal
SPEM	Sociedades Públicas de Economía Mixta
SPS	Secretaría de Planificación Sectorial
UPI	Unidad de Planificación Sectorial

Tabla de contenidos

Presentación.....	5
Introducción	6
1. Objetivo General	12
2. Marco Normativo	12
3. Prospectiva estratégica en el Plan Estratégico Sectorial de Infraestructura y Transporte	14
4. Modelo de gestión para resultados en el desarrollo.....	16
4.1 Cadena de resultados	17
5. Plan estratégico sectorial	18
5.1 Misión y Visión	18
5.2 Pilares y ejes transversales.....	19
PILARES DE ACCION ESTRATEGICOS	21
PILAR 1: TRANSPORTE INTERMODAL	21
PILAR 2: PLANES MAESTROS	22
PILAR 3: MOVILIDAD URBANA	23
Ejes transversales	24
5.3 Priorización de Resultados esperados.....	30
5.4 Estrategia de implementación	38
6. Seguimiento y evaluación del PES	39
6.1 Indicadores de impacto	39
6.2 Indicadores de producto	49
6.3 Mecanismos de aprobación, ajustes y actualización del PES.....	57
Referencia bibliográfica.....	58
Anexos.....	59
Anexo 1: Listas de asistencia en cada taller	59

Presentación

El desarrollo socio-económico de Costa Rica urge de cambios en el sistema de transporte e infraestructura, que sustente la innovación y competitividad de la producción nacional, el auge al sector turismo y servicios, a través de una sustantiva disminución de los tiempos de traslado de personas y mercancías, de una disminución en los costos de transporte y de la aplicación de métodos costo-eficientes en la gestión de los activos de transporte, en estricto apego a la protección del ambiente.

Bajo el liderazgo y rectoría del Ministro de Obras Públicas y Transportes, el Sector Infraestructura y Transporte de Costa Rica, compuesto por el Consejo de Seguridad Vial (CSV), el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) presenta, con gran beneplácito, su Plan Estratégico Sectorial (PES), período 2019-2024.

El documento fue elaborado por la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS), con la participación de las Unidades de Planificación Institucional de cada uno de sus órganos e instituciones adscritas al MOPT, en cuya formulación se contó con la asesoría técnica de la Agencia Alemana para el Desarrollo Internacional (GIZ) por medio del Proyecto Mi Transporte GIZ/MINAE/MOPT.

Este documento constituye la versión 2 del documento, debido a que cuando se realizó el seguimiento semestral del Plan, se determinó que algunos indicadores requerían ser ajustados, para cuantificar su grado de avance.

El Plan Estratégico hace referencia a los tres pilares de atención prioritaria para la labor del Sector en el próximo sexenio, a la luz de los Acuerdos de la Conferencia de París sobre el Clima (COP21)-2015, Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, Memoria Anual 2017 de la Contraloría General de la República, Plan de Gobierno, así como de los resultados preliminares del Diagnóstico Organizacional del MOPT, elaborado por la Unidad de Planificación Institucional (UPI) 2017-2018, siendo estos pilares: I. Transporte Intermodal, II. Planes Maestros de Puertos, Aeropuertos y vías terrestres y III Movilidad Urbana.

Destacan a su vez como ejes transversales los - Estudios de Preinversión y Fuentes de Financiamiento, incluyendo modelos de negocio como asociaciones público-privadas (APP's), concesiones y sociedades públicas de economía mixta (SPEM), - Participación Ciudadana, - Gestión para Resultados, - Resiliencia al impacto por cambio climático de la infraestructura y la mitigación de Gases de Efecto Invernadero y - la Coordinación Interinstitucional y con Gobiernos Locales.

El presente documento constituirá el insumo base para la elaboración de los Planes Estratégicos Institucionales, que cada órgano e institución adscrita deberá elaborar, de manera que estos sirvan como herramienta para los procesos de toma de decisiones del Sector y será de cumplimiento obligatorio para el seguimiento y evaluación de los resultados, productos e indicadores, que aquí se establecen, cuya responsabilidad recae en la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. Asimismo, el documento será aprobado y oficializado por medio del Consejo Nacional Sectorial del Sector Infraestructura y Transporte, conformado por los directores ejecutivos del Sector.

Introducción

En el año 2011 el Sector Infraestructura y Transporte¹ aprobó el ***“Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035” (PNT)***, que constituye el marco orientador del Sector para la programación y definición de programas y proyectos estratégicos de mediano y largo plazo, mediante los cuales, se guiará la política pública de inversión en transportes (servicios) e infraestructura. Asimismo, será el instrumento que garantizará una adecuada rendición de cuentas, de conformidad con lo dispuesto en el ordenamiento Jurídico y fue oficializado como política pública del sector, mediante el Decreto N°37738-MOPT (Gaceta N° 135 del 15 de julio de 2013).

El plan establece dos hitos temporales. Un primer hito con el horizonte 2018, que se define como el Horizonte Operativo y contempla la ejecución de los proyectos incorporados en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, así como los proyectos que se encuentran en ejecución. Adicionalmente, en el período de marras el sector deberá preparar el entorno y el financiamiento requerido que de sustento a la ejecución del plan; así como, estudiar nuevos proyectos que contemplen los requerimientos necesarios para su implementación.

El segundo hito del plan con el horizonte 2035, se denomina Horizonte Estratégico, en el cual se espera que el Sector haya reorganizado el sistema de transporte en general, de manera que la red vial estratégica de alta y mediana capacidad de ámbito nacional, permita un transporte intermodal que le garantice a los usuarios menores costos de operación vehicular y menores tiempos de viaje. Lo anterior permitirá mejorar la competitividad, que a su vez contribuye con el desarrollo económico y social del país.

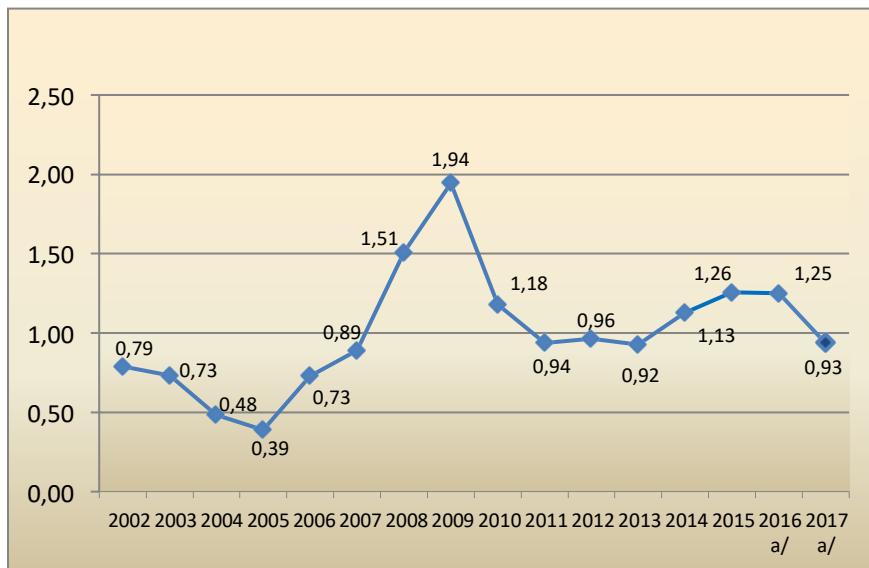
¹ El Sector Infraestructura y Transporte, lo integran las siguientes instituciones: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (se incluyen los consejos adscritos), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

En este contexto, considerando que los resultados que se espera obtener al cierre del año 2018 no estarán acorde con lo planeado en el Plan Nacional de Transportes (PNT), surge la necesidad de optimizar el uso de los recursos públicos a través de la priorización de los proyectos relacionados con las áreas productivas y turísticas, así como medidas que impulsen la movilidad urbana y mejoras sustantivas en el sistema de transporte público intermodal, con sustento en un marco organizativo orientado al modelo de gestión para resultados.

En lo que respecta al transporte de carga, las inversiones en activos de transporte que aquí se detallan refieren a acciones tendientes a mejorar los niveles de servicio de aquellos proyectos considerados como imprescindibles, debido a su carácter estratégico de manera que integren el territorio nacional desde los centroides y nodos de producción más importantes y que proporcionen conectividad con los puertos de importación y exportación, así como con los principales aeropuertos, de manera que propicien el desarrollo económico y social que el país necesita para mejorar la competitividad.

En lo que respecta a la inversión en infraestructura en el sector transporte, es importante mencionar que en Costa Rica la inversión con respecto al Producto Interno Bruto (PIB) no ha logrado superar el 2% durante la última década, situación que deberá revertirse si se quieren lograr niveles de desarrollo económico y social que permitan mejorar la competitividad del país. Seguidamente se presenta el indicador mencionado para el período 2002-2016:

***Sector Transporte e Infraestructura
Indicador de Inversión /Producto Interno Bruto (PIB)***



a/ Cifras preliminares
Fuente: Dirección de Planificación Sectorial

Como se puede observar el valor cercano al 2% se alcanzó en el año 2009, cuando el país realizó un esfuerzo relevante en la conclusión de importantes obras de infraestructura vial, aérea y portuaria. No obstante lo anterior, el Plan Nacional de Transportes, establece como reto de mediano y largo plazo, mejorar los niveles de inversión, de manera que se inicie con un esfuerzo que permita alcanzar el 2.5% sostenidamente y posteriormente lograr al menos niveles del 4% con respecto al Producto Interno Bruto (PIB). Solamente con esta meta se podrán alcanzar niveles de crecimiento económico que permitan mejorar los niveles de competitividad del país y que satisfagan las necesidades de inversión en el sector Transporte e Infraestructura.

Resulta oportuno comentar que parte importante del déficit actual en servicios de infraestructura y la limitación que ello representa para el crecimiento, el desarrollo y la sostenibilidad, es el resultado de las políticas aplicadas en las últimas décadas en relación con la creación, conservación y expansión de la infraestructura, lo cual se realizó con una marcada focalización hacia el transporte por carretera, dejando el desarrollo del transporte público como una segunda prioridad, lo cual ha ocasionado que cada día se sumen más y más usuarios al transporte en vehículos individuales, acrecentando la cantidad de vehículos en carretera y los apresamientos de tránsito en las vías públicas. De acuerdo con estudios de la CEPAL sobre la brecha de infraestructura, se determinó que la región necesita una inversión promedio anual del orden del 6,2% de su PIB para poder afrontar los flujos de inversión en infraestructura requeridos para satisfacer las necesidades de las empresas y los consumidores.

Para disminuir esta brecha se requiere más inversión, aunada a la incorporación de mejoras en los sistemas de transporte público masivo, en el desarrollo de proyectos estratégicos de interconexión vial, carriles dedicados al transporte público, mejoras en la movilidad urbana, facilitación de los procesos y la incorporación de tecnología, plataformas logísticas y con ello hacer más productiva la infraestructura actualmente disponible. Por lo tanto, se deberá avanzar en el diseño de mecanismos de planeación, pre-inversión y evaluaciones institucionales que garanticen que los recursos disponibles no sólo sean canalizados a los proyectos de mayor rentabilidad social, sino que también logren asignar las diversas fuentes y modalidades de financiamiento disponibles de la manera más adecuada, toda vez que los proyectos hayan alcanzado el grado de madurez suficiente a nivel de pre-inversión, que permita presentarlos como opciones de inversión para alianzas público-privadas, contratos de concesión, financiamiento multilateral o presupuesto nacional, según sea el caso, haciendo uso de mecanismos novedosos y flexibles a las necesidades nacionales.

La elaboración del presente Plan Estratégico Sectorial 2019-2024 obedece a la necesidad de ejecutar proyectos que contribuyan tanto a fortalecer el desarrollo económico del país y la competitividad del sector productivo, como a mejorar la calidad de vida de los habitantes, a través de mejores medios de transporte, con una mayor costo-eficiencia, que contribuyan a incrementar los niveles de productividad y los índices de satisfacción de la población.

Este Plan Estratégico hace énfasis en la competitividad como un objetivo asociado tendiente a fortalecer el crecimiento económico y con ello el ingreso per cápita y el nivel de vida de la población, como una meta que se alcanzará a través de la generación de incrementos sostenidos en productividad y que el país logre insertarse en los mercados internacionales, con una oferta de bienes o servicios atractiva e innovadora, asistida con los más adecuados medios de transporte para acceder a los diferentes destinos nacionales e internacionales.

Este Plan Estratégico del Sector Infraestructura y Transporte busca además incidir en los componentes que sirven de base para el cálculo del Índice de Competitividad Global en el pilar de infraestructura:

Período	Índice
2009	85
2010	77
2011	101
2012	95
2013	97
2014	103
2015	103
2016	106
2017	103

Según se puede observar el índice muestra una desmejora importante durante el período contemplado al pasar de la posición 85 en el año 2009 a la 103 en el año 2017. En la interpretación del comportamiento del pilar de infraestructura, es importante tener presente que el resultado se obtiene de la encuesta de percepción, como un indicador de impacto, cuyo resultado no puede ser asociado en forma inmediata a las posibles mejoras en obras de infraestructura que el país ha venido ejecutando en los últimos años.

El Plan Estratégico Sectorial se estructuró con base en la “cadena de resultados” y en el Modelo de Gestión para Resultados, en apego a la visión y misión que esperan los usuarios y la población en general, para lo cual se hizo uso, además del PNT, del Plan de Gobierno de la Administración Alvarado Quesada, de la Memoria Anual 2017 de la Contraloría General de la República, de la Hoja de Ruta para Costa Rica de la OECD, el Marco del Sector Transporte e Infraestructura, 2019-2024, entre otros.

Los diagnósticos realizados en torno a la variable “competitividad”, apuntan a que las deficiencias asociadas con infraestructura son el principal impedimento para mejorar en este aspecto. Algunas de las encuestas y los estudios destacan el transporte y los temas logísticos como el área que más necesita una reforma dentro de la infraestructura. En particular, dada la dependencia de Costa Rica del comercio exterior, estas deficiencias están empezando a dañar la competitividad y hacer el país

menos atractivo como destino para invertir y hacer negocios. Dentro de los problemas más significativos que están repercutiendo en la competitividad, se pueden citar, entre otros, los siguientes:

- En el comercio a través de los puertos marítimos, existe un problema estructural de organización en las actividades, que alteran la organización de las cadenas logísticas y reduce su eficiencia. La organización de la actividad portuaria fragmenta las operaciones, anulando las economías de escala que debe tener una terminal marítima integrada e impone movimientos adicionales. El problema más severo se había venido presentando en el puerto de Limón-Moín, como principal puerto del país, por sus movimientos tanto de exportación como de importación, no obstante, con la entrada en operación de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) se espera que estos problemas queden resueltos.
- En las actividades de comercio a través de los pasos de frontera, se presentan demoras excesivas. En Peñas Blancas por ejemplo, que constituye el principal vínculo con el resto de Centroamérica, las demoras para el paso de frontera son sumamente elevadas y los trámites altamente engorrosos, situación que genera costos logísticos onerosos para dichas actividades. En este sentido, el nuevo Programa Pasos de Frontera COMEX-BID, que está próximo a iniciar, aportará importantes avances en este campo. El Sector Transportes e Infraestructura estará coordinando con el Ministerio de Comercio Exterior, para asegurar que las nuevas instalaciones contribuyan a disminuir el negativo impacto de los pasos de frontera en los índices de competitividad.
- El transporte de mercancías vía terrestre incorpora costos muy onerosos, ocasionados por altos costos de operación vehicular, debido a los tiempos de recorrido mayores por el mal estado de las infraestructuras.

En relación con lo anterior, cabe comentar que el modelo de organización portuaria vigente requiere de mejoras sustanciales, a través de una mayor participación del sector privado y de una gestión institucional con mayor dinamismo y capacidad de respuesta, para actuar frente a los factores que debilitan el desempeño logístico del país. Asimismo, el PES formula propuestas para la ampliación del servicio de transporte de carga de y hacia el complejo Limón- Moín, luego que la TCM entre en operación en 2019, para resolver de esta manera los problemas de acceso, a través de la RN-32, lo cual ya ha sido analizado en detalle y destacado por varios estudios realizados en los últimos años.

Finalmente, es oportuno destacar que con la puesta en vigencia del presente Plan Estratégico Sectorial 2019-2024, y con ello la activación del Plan Nacional de Transportes, la Rectoría de Infraestructura y Transportes espera una marcada ejecución de proyectos que mejoren de manera sostenible la movilidad urbana, el índice de competitividad global del país, el avance integral del sistema vial, transporte público, puertos, aeropuertos y el ferrocarril, con el propósito de ofrecer servicios más competitivos para los importadores y exportadores, con el consiguiente beneficio de

afrontar menores costos de operación y de transporte para los usuarios de los diferentes modos de transporte.

El presente Plan Estratégico Sectorial de Transporte e Infraestructura define los pilares de acción estratégicos que la Secretaría de Planificación Sectorial identifica como prioritarios para el período 2019-2024, alineados al Plan Nacional de Transportes y orientados a atender, entre otros, los siguientes desafíos en materia de transporte e infraestructura:

- Reducir la brecha de infraestructura de transporte y movilidad urbana, con proyectos y estrategias participativas, que contribuyan a mejorar la calidad de los sistemas de transporte, su capacidad y conectividad.
- Promover un transporte público intermodal sostenible, eficiente, accesible y seguro, con medidas que reduzcan los tiempos de viaje, mitiguen la emisión de gases de efecto invernadero y mejoren la calidad de vida de la ciudadanía.
- En coordinación con los Gobiernos Locales impulsar propuestas y normativa tendiente a promover la movilidad urbana segura y sostenible.
- Desarrollar redes logísticas de carga eficientes y competitivas, orientadas a bajar los costos logísticos del país.
- Atender los desafíos pendientes en materia de regulación y armonización de marcos normativos y de políticas públicas relacionadas con el accionar del Sector Infraestructura y Transporte.
- Promover un mayor uso de tecnologías de información e innovación para reducir costos de transporte y aumentar la seguridad física de la carga y las personas.
- Promover el desarrollo de infraestructura resiliente bajo un enfoque de reducción del riesgo de desastres y adaptación al cambio climático.

Este Plan Estratégico Sectorial orientará la priorización de intervenciones (proyectos, programas, iniciativas), la definición de indicadores, la obtención de resultados de corto plazo, la definición ex ante de fuentes de financiamiento y el desarrollo de mecanismos de seguimiento y evaluación de resultados.

1. Objetivo General

Desarrollar un plan estratégico del Sector Infraestructura y Transporte (PES) que permita ejecutar proyectos de infraestructura intermodal del Sector, considerando los servicios asociados y la movilidad urbana.

2. Marco Normativo

El marco normativo que sustenta la elaboración y puesta en vigencia del presente Plan Estratégico de la Rectoría Transporte e Infraestructura se compone de las siguientes leyes, decretos, reglamentos, acuerdos y directrices:

No. de documento	Nombre del documento	Fecha de publicación
Votos Constitucionales		
6854-05	Declara con lugar la acción por lo que INCOP asume la Administración de la Terminal de Golfito	1 de junio de 2005
Leyes		
Ley No. 1721	Ley del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)	28 de diciembre de 1953
Ley No. 3091	Ley Orgánica de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica	18 de febrero de 1963 ²
Ley No. 3155	Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)	5 de agosto de 1963
Ley No. 4786	Reforma Ley de Creación del Ministerio de Transportes	5 de julio de 1971
Ley No. 5060	Ley General de Caminos Públicos	5 de setiembre de 1972
Ley No. 5150	Ley General de Aviación Civil	6 de junio de 1973
Ley No. 6324	Ley de Administración Vial	25 de mayo de 1979
Ley No. 7001	Ley Orgánica Instituto Costarricense Ferrocarriles INCOFER	19 de setiembre de 1985
Ley No. 7798	Ley de Creación del Consejo de Vialidad Nacional (CONAVI)	22 de mayo de 1998

² Reformada íntegramente por la Ley No. 5337 del 27 de agosto de 1973.

No. de documento	Nombre del documento	Fecha de publicación
Ley No. 7762	Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos	29 de mayo de 1998
Ley No. 7969	Ley Reguladora del Servicio Público del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi	28 de febrero 2000
Ley No. 8461	Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico.	20 de octubre de 2005
Ley No. 8801	Ley General de Transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades	4 de mayo del 2010
Ley No. 8905	Reforma del Artículo 2 de la Ley No. 5695, Creación del Registro Nacional, y sus reformas; y Modificación de la Ley No. 59, creación y organización del Instituto Geográfico Nacional, de 4 de julio de 1944, y sus reformas	26 de enero del 2011 ³
Ley 9329	Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal	17 de noviembre de 2015
Ley 9366	Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana	4 de julio de 2016
Decretos Ejecutivos		
No. 24370-MOPT	Conforma Junta Administradora del Muelle de Golfito	26 de mayo de 1995
No. 41187-MP-MIDEPLAN	Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo	21 Junio del 2018
Nº 34694-PLAN-H	Reglamento para la Constitución y Funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública de las Normas Generales y Definiciones	7 de octubre de 2008
Nº 35374-PLAN	Normas Técnicas, Lineamientos y Procedimientos de Inversión Pública	2 de julio de 2009
Directriz N° 5527-10	Reuniones del Consejo Sectorial	18 de noviembre de 2010
Decreto N°37738-MOPT	Oficialización del Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, como Política Pública Sectorial del Sector Transporte	– La Gaceta N° 135 del 15 de julio de 2013

³ Entrará a regir a partir del mes de enero de 2012.

No. de documento	Nombre del documento	Fecha de publicación
Decreto N° 39021-PLAN	Elaboración, aprobación y modificación PND 2015-2018.	- La Gaceta N° 102 del 28 de mayo de 2015.
Decreto N° 37754-MOPT	Creación de la Comisión de Coordinación para la Atención de la Seguridad Vial del País	La Gaceta N° 135 del 15 de julio de 2013
Decreto 38997	Reforma al Decreto Ejecutivo N° 38536-MP-PLAN y al Reglamento a la Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades N° 36004-PLAN	19 de mayo de 2015
Decreto 40137	Reglamento a la Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal	23 de febrero 2017
Decreto 40138	Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114	23 de febrero 2017
Directriz N° 063-MOPT	Elaboración del Plan de Capacitación Sectorial	Alcance Digital de Gaceta N° 137 del 20 diciembre del 2016
Directriz N° 062-MOPT	Creación de Grupo de Trabajo de Coordinación Sectorial para el tema de Transporte Público	La Gaceta N° 41 del 27 de febrero de 2014
Directriz N° 093-P	Directriz sobre la Gestión para Resultados en el Desarrollo, Dirigida al Sector Público.	6 de diciembre de 2017
DIRECTRIZ N° 001-MOPT	Movilidad de las personas por las vías públicas, a través de ordenamiento vial, la disminución del congestionamiento vial y los tiempos de viaje a través del transporte público colectivo.	8 de mayo de 2018

3. Prospectiva estratégica en el Plan Estratégico Sectorial de Infraestructura y Transporte

El enfoque metodológico del proceso de formulación del Plan Estratégico Sectorial se basa en la prospectiva estratégica que se apoya en tres grandes métodos:

- a) **Visión de largo plazo:** El estudio del futuro no es solo útil para conocer diferentes visiones de futuro, sino también para visualizar los cambios que se tienen que hacer en el presente para acercarse a ese futuro.
- b) **Cobertura holística:** Se refiere a una visión integral del todo, de manera que veamos el sistema y sus componentes a efecto de manejar mejor la complejidad de los sucesos a analizar.

- c) **El consenso:** La decisión por consenso es un proceso que busca no solo el acuerdo de los participantes, sino también persigue el compromiso hacia la participación en la ejecución de la decisión. El verdadero consenso implica satisfacer las necesidades de todos, orientándose hacia la obtención de un control sobre el desarrollo del futuro acordado, potenciando el impulso de la voluntad hacia un esfuerzo coordinado de todos los participantes en la toma de decisiones.

La prospectiva representa la capacidad para hacer consensuar grupos humanos en la toma de decisiones relevantes que los lleven a alcanzar el mejor de los futuros posibles a través de un entorno de incertidumbre. Esta capacidad se traduce en una mejor claridad de los escenarios de futuro, una mayor sensibilidad del contexto en que se desenvuelve la organización y un mayor compromiso con las decisiones tomadas, lo que nos lleva al desarrollo inevitable del pensamiento estratégico.

Las premisas básicas de la prospectiva estratégica son las siguientes:

- Exige una planeación estratégica a partir del futuro deseado, en lugar de tomar el pasado y el presente como base de dicha planeación.
- El pasado sucedió y el presente se está llevando a cabo, por lo tanto no se pueden transformar, aunque ambos nos permiten tener un mayor entendimiento de las fuerzas que guían el cambio.
- El futuro no existe, solo puede concebirse en la mente y dentro de ese proceso imaginativo caben muchas alternativas de futuro de las que se puede seleccionar la mejor.
- Las limitantes sobre las posibles alternativas de futuro solo están en la capacidad intelectual y perspectiva de las personas.
- El futuro no es el destino, no está predeterminado, no es ineludible e inflexible y por tanto, es susceptible de hacerse realidad a través de la acción decidida al cambio.
- Los futuros son influenciables y manipulables por las personas. En lugar de aceptar la inevitabilidad de un destino, el futuro puede ser alterado convenientemente.

Con base en lo anterior, la prospectiva permite alcanzar una serie de propósitos:

- Generar visiones alternativas de futuros deseados.
- Impulsar la acción en la construcción del futuro deseado.
- Establecer prioridades bajo un enfoque de largo alcance.
- Hacer explícitos escenarios alternativos de futuros posibles.
- Establecer políticas y reglas para consensuar el mejor futuro posible.
- Mantener la flexibilidad sobre futuros alternativos, dado el horizonte de largo plazo que implica su planeación y ante la incertidumbre del futuro.
- Insertarse en la dinámica del cambio a través de crear conciencia de las relaciones causa-efecto entre las variables que impulsan la transformación constante y rápida de las estructuras del sistema.

La metodología de la planificación estratégica requiere 3 etapas:

- a) Conocer: Identificación y conformación de los futuros posibles a partir de la recolección de información de diversas fuentes.
- b) Diseñar: Se orienta a la elaboración de modelos de la realidad sobre la que deberán tomarse decisiones consensuadas para seleccionar el mejor futuro posible (futurable).
- c) Construir: Se evalúa a partir del futurable su pertinencia, se comprometen los actores sociales y se cumplen los compromisos establecidos, dando seguimiento permanente a este proceso.

4. Modelo de gestión para resultados en el desarrollo

El 6 de diciembre del 2017, se publica en el diario oficial La Gaceta una directriz para la incorporación de la Gestión para Resultados del Desarrollo (GpRD), como modelo de gestión para el Sector Público costarricense y se nombra a MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda responsables de impulsar la GpRD en el sector público, así como de definir el marco conceptual y estratégico para el fortalecimiento de la gestión para resultados en el desarrollo de Costa Rica.

La Gestión para Resultados (GpR) es una estrategia de gestión pública que conlleva tomar decisiones sobre la base de información confiable acerca de los efectos que la acción gubernamental tiene en la sociedad. Por tanto, la noción de resultado en la GpRD está asociada al cambio social producido por la acción del Estado y no solamente a las actividades o los productos que contribuyen a ese cambio.

La Gestión para Resultados nace en los años 70 en los países desarrollados para enfrentar las crisis fiscales y financieras y mantener el nivel de desarrollo ya alcanzado. En cambio, en los países en desarrollo el objetivo es acelerar el paso para alcanzar un nivel de desarrollo mayor, por lo que se le llama a este enfoque Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD).

Este enfoque recoge características específicas del sector público, como los procedimientos del régimen democrático para la toma de decisiones, la rendición de cuentas, y el interés público como centro de atención de la gestión. Efectivamente, en el centro del concepto de GpRD se encuentra el término valor público, que se refiere a los cambios sociales —observables y susceptibles de medición— que el Estado realiza como respuesta a las necesidades o demandas sociales establecidas mediante un proceso de legitimación democrática y, por tanto, con sentido para la ciudadanía (García y García, 2010).

García define la Gestión para Resultados en el Desarrollo, como una estrategia de gestión que orienta la acción de los actores públicos del desarrollo para generar el mayor valor público posible a través del uso de instrumentos de gestión que, en forma colectiva, coordinada y complementaria, deben implementar las instituciones públicas para generar los cambios sociales con equidad y en

forma sostenible en beneficio de la población de un país. La implementación de la GpRD requiere innovaciones sustantivas en la gestión del sector público, por lo que supone un esfuerzo a mediano y largo plazo que normalmente trasciende varios períodos gubernamentales.

La GpRD promueve que los directivos de las instituciones asuman responsabilidades por el logro de resultados y no por el mero cumplimiento de funciones, lo que promueve una rendición de cuentas más sólida y sustantiva, fundamentada en evidencias que pueden ser verificadas por parte de la opinión pública y la sociedad civil. Esto supone un giro importante en la manera tradicional de administrar y, por lo tanto, requiere una voluntad política explícita al más alto nivel, así como entidades abanderadas del cambio con poder de influencia en el conjunto del sector público.

Tanto el enfoque prospectivo en la planificación estratégica como el modelo de gestión para resultados del desarrollo, es el modelo de gestión promovido como pilar en la formulación del Plan Estratégico Sectorial de Transportes e Infraestructura, por lo que los diferentes talleres y ejercicios se han desarrollado bajo este enfoque metodológico y de gestión.

4.1 Cadena de resultados

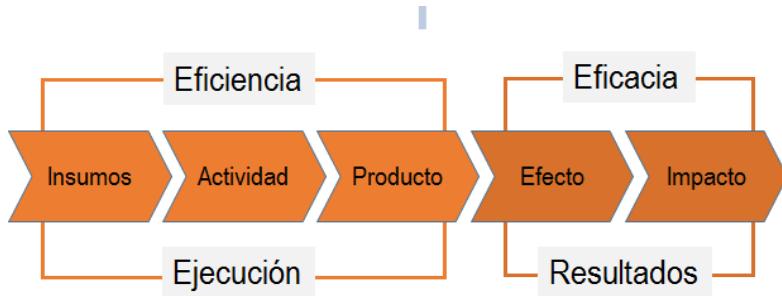
La cadena de resultados es una herramienta de seguimiento y evaluación asociada al modelo de Gestión para Resultados del Desarrollo y parte de hipótesis causales de problemas priorizados (causas), para pasar a situaciones deseadas (resultados). (García, 2011. BID)

Es una manera sistemática de presentar un modelo lógico que relaciona insumos y actividades planeadas para su transformación en productos, así como los resultados e impactos que se espera lograr como consecuencia de la generación de dichos productos.

La cadena de resultados es un esquema lógico que facilita sintetizar la manera en que se producen los resultados en la gestión pública, con lo que se podrá identificar la información requerida y los indicadores necesarios para hacer el correcto seguimiento y evaluación de cualquier proceso. La cadena está compuesta por 5 elementos:

- **Insumos:** Recursos financieros, materiales y humanos (competente, motivado y comprometido).
- **Actividades/ Procesos:** Acciones o trabajo realizado para transformar los insumos en productos.
- **Productos:** Bienes y servicios entregados a los beneficiarios.
- **Resultados intermedios:** Efectos a mediano y corto plazo. (cambios en el bienestar o el comportamiento de los beneficiarios).
- **Impactos:** Efectos a largo plazo. (cambios permanentes en el bienestar de los beneficiarios). Generación de valor público.

Como se muestra en el siguiente gráfico, los cinco pilares del ciclo de gestión examinan los elementos indispensables para que el proceso de creación de valor público esté orientado a lograr resultados (García, 2011. BID)



5. Plan estratégico sectorial

5.1 Misión y Visión

Para la definición de la Misión y Visión, el grupo se dividió en 3 subgrupos y realizaron sus propuestas con base en un refrescamiento técnico de cómo se formulan ambos enunciados y tomando como punto de partida la actualización de la Misión y Visión del Plan Estratégico 2014- 2018 vigente para el Sector. Con base en las propuestas de los grupos de trabajo, el Equipo Asesor formuló un enunciado de Misión y Visión que incluye los aspectos centrales priorizados por los participantes:

Misión del Sector

Somos el Sector que desarrolla, en alianza con otros sectores de la sociedad y de forma integral, la infraestructura y los servicios de transporte intermodal, garantiza el desplazamiento seguro, eficiente y de calidad de personas y mercancías y propicia el desarrollo sostenible, contemplando la resiliencia de las infraestructuras y la competitividad del país.

Visión del Sector

Para el 2024 la ciudadanía costarricense reconocerá la oferta de transporte intermodal e infraestructura como un servicio eficiente, innovador, accesible y sostenible que mejora su calidad de vida y dinamiza el desarrollo socio económico del país.

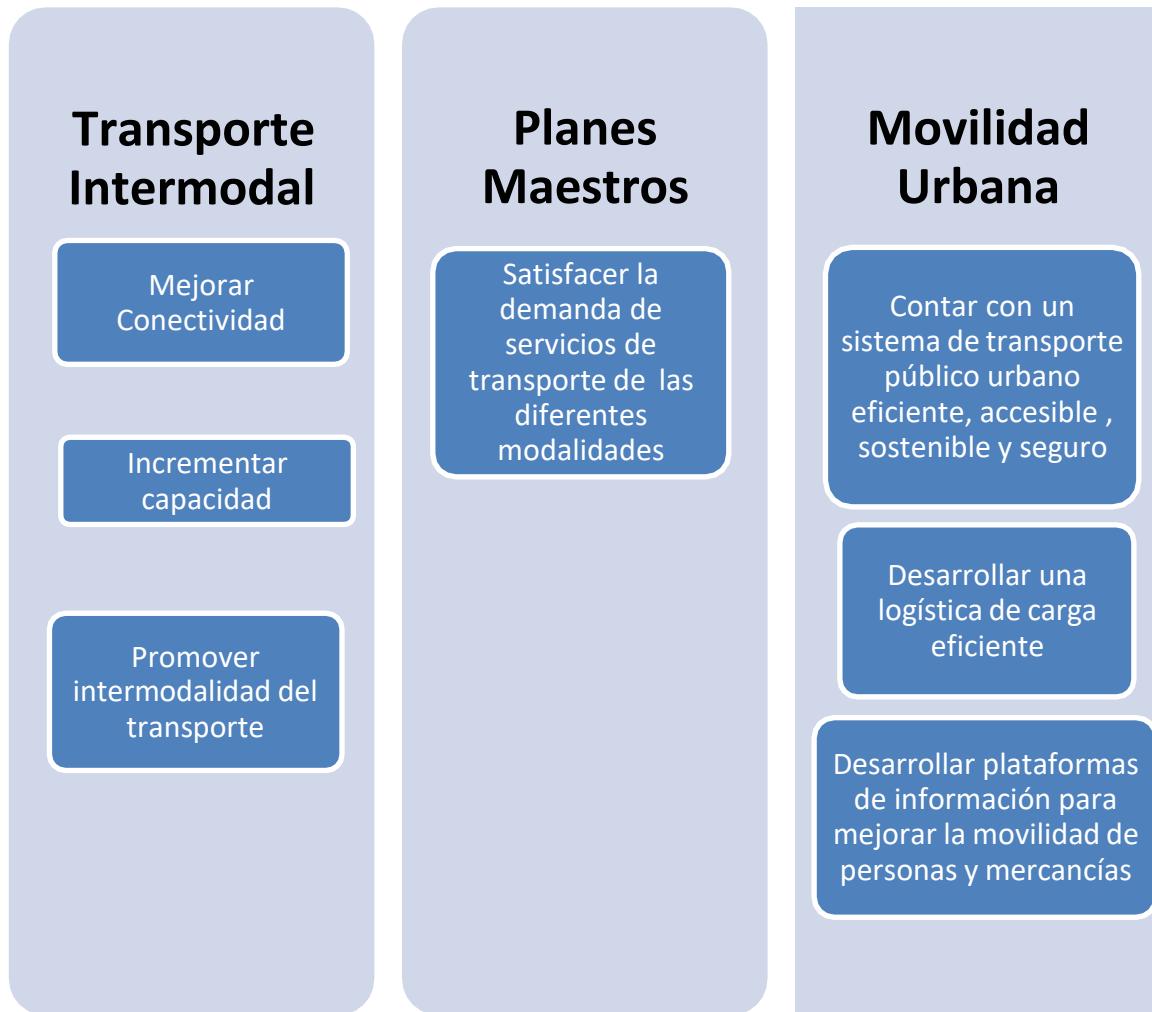
5.2 Pilares y ejes transversales

El PES 2019-2024 se estructura sobre tres pilares de acción estratégicos y seis ejes de trabajo transversales, definidos previamente en el Marco Estratégico del Sector propuesto para el mismo período, como se muestra en el siguiente esquema:



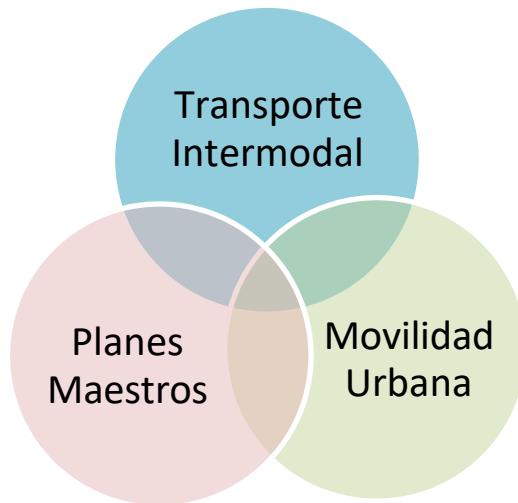
Los tres pilares de acción estratégicos y sus objetivos centrales serán los siguientes:

PILARES DE ACCIÓN ESTRATÉGICOS
OBJETIVOS



El Marco promoverá la sinergia entre las intervenciones en transporte, logística y movilidad (integralidad) a fin de impactar en la reducción de los costos de transporte, la mejora del desempeño logístico de los corredores de integración prioritarios y una movilidad urbana sostenible, eficiente, accesible y segura.

Interacción de los Pilares de Acción Estratégicos



PILARES DE ACCION ESTRATEGICOS

Considerando los insumos generados en el Plan Nacional de Transportes, se plantea el siguiente Marco Estratégico del Sector Transporte e Infraestructura, el cual, permitirá identificar y abordar acciones en el corto, mediano y largo plazo para seguir avanzando hacia la mejora de la competitividad del país y por ende, alcanzar los objetivos propuestos dentro del sector transporte, orientados hacia la articulación de la infraestructura, los servicios de transporte intermodal y los sistemas logísticos.

PILAR 1: TRANSPORTE INTERMODAL

Este Pilar busca mejorar la capacidad, calidad, cobertura y conectividad de la red de transporte, apoyar la rehabilitación y mantenimiento de infraestructura, fortalecer la seguridad del transporte y mejorar la adaptación de la infraestructura a los efectos de cambio climático – desastres naturales.

La infraestructura de transporte es fundamental para el desarrollo de la oferta logística y deberá estar diseñada para que las personas, mercancías y flujos sean desplazados de forma ágil y oportuna de un lugar a otro.

Las líneas de acción a promover se describen a continuación:

PILAR	GUÍA DE ACCIONES
TRANSPORTE INTERMODAL	<p>TRANSPORTE VIAL</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Avanzar con las reformas legales, según lo estipulado en el PNT. ○ Desarrollar programas de capacitación en las temáticas planteadas en el PNT. ○ Completar las inversiones en infraestructura de la Red Vial Estratégica de Alta Capacidad para mejorar la conectividad, capacidad y nivel de servicio. ○ Desarrollar proyectos en la red de mediana capacidad. ○ Desarrollar proyectos de infraestructura en el medio urbano ○ Desarrollar los estudios de factibilidad requeridos para la ejecución de proyectos en la red estratégica del país. ○ Avanzar en el desarrollo de las zonas de actividad logística con el propósito de potenciar los corredores logísticos. <p>TRANSPORTE MARITIMO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construcción y operación de la terminal de contenedores de Moín ○ Mejoramiento del Rompeolas de Puerto Caldera ○ Elaboración del Plan Maestro de Puerto Caldera ○ Mejoramiento de terminales de cabotaje ○ Mejoramiento de muelles en el litoral Pacífico <p>TRANSPORTE AEREO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Preinversión, Construcción y operación del Nuevo Aeropuerto Internacional 2025. ○ Desarrollo de obras previstas en el plan maestro del AIJS ○ Desarrollo de obras previstas en el plan maestro del AIDOQ ○ Ejecución de obras, según el plan de inversiones de los aeródromos locales <p>TRANSPORTE FERROVIARIO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Iniciar estudios de factibilidad para el sistema ferroviario de carga y pasajeros

PILAR 2: PLANES MAESTROS

Este Pilar se dirige hacia la implementación de Planes Maestros necesarios para el desarrollo de la infraestructura física y logística de las diferentes modalidades de transporte (carretero, ferroviario,

fluvial, marítimo), así como el logro de objetivos del Sector en el plazo previsto.

Dichos Planes Maestros deben estar en sintonía con el Plan Nacional de Transporte, así como otros planes sectoriales. Para la formulación de estos planes maestros, resultará de vital importancia incluir la participación de los distintos actores (públicos, privados, comunidad) en la estructuración del plan, mediante aportes, sugerencias y opiniones.

Las líneas de acción que se promueven en este pilar, se detallan a continuación:

PILAR	GUÍA DE ACCIONES
PLANES MAESTROS	<ul style="list-style-type: none"> ○ Elaboración de Plan Maestro del Litoral Pacífico, con énfasis en Puerto Caldera (BPIP: 002199), incluyendo las plataformas logísticas y estaciones intermodales. ○ Elaborados los Planes Maestros para el desarrollo de los puertos del litoral Caribe, incluyendo las plataformas logísticas y estaciones intermodales. ○ Actualización del Plan Maestro de Aeródromos Locales y elaboración del Plan de Inversión de Aeródromos Locales ○ Elaborado el Plan Maestro de los Aeropuerto Internacional de Limón ○ Actualizado el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, incluyendo las plataformas logísticas y estaciones intermodales. ○ Estudio de emplazamiento y plan maestro de nuevo Aeródromo en la zona Huetar Norte (BPIP: 001622) ○ Completar las obras del Plan Maestro vigente del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría ○ Seguimiento al Plan de Acción de Logística de Carga

PILAR 3: MOVILIDAD URBANA

Este Pilar se orienta hacia la mejora en materia de movilidad urbana que contemple las dimensiones de sostenibilidad, eficiencia, accesibilidad y seguridad en el desarrollo de sistemas de transporte urbano masivos.

Asimismo, es importante la definición de acciones que permitan mejorar el desempeño logístico del país, la movilidad de mercancías y de los usuarios de transporte público mediante el fomento al uso de sistemas integrados de transporte, de manera que permitan hacer más eficientes el sistema de transporte masivo, y por ende, aumentar los niveles de competitividad, sustentabilidad y calidad de vida.

Las líneas de acción promovidas se describen a continuación:

PILAR	GUÍA DE ACCIONES
MOVILIDAD URBANA	<p>PROMOCION DE SISTEMAS DE TRANSPORTE URBANO MASIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Desarrollo de infraestructura para la implementación del proyecto de sectorización. ○ Construcción de las estaciones de intercambio ○ Implementación de pago electrónico en el sistema de transporte público ○ Impulsar el desarrollo de plataformas de información al usuario del transporte urbano masivo ○ Iniciar por etapas el Desarrollo del proyecto de Tren Rápido de Pasajeros <p>INFRAESTRUCTURA URBANA Y PLATAFORMAS LOGISTICAS</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Impulso al desarrollo de plataformas urbanas de distribución, centros de consolidación y des-consolidación de carga. ○ Modernización de regulaciones de tránsito – control vehicular. ○ Incorporación de tecnologías de información.

Ejes transversales

Se plantean seis ejes transversales que articulan los 3 pilares descritos.

a) Preinversión y financiamiento

Tal como se describe en el Marco Estratégico del Sector para el período 2019-2024, el déficit actual en servicios de infraestructura y la limitación que ello representa para el crecimiento, el desarrollo y la sostenibilidad, es el resultado de las políticas aplicadas en las últimas décadas en relación con la creación, conservación y expansión de la infraestructura. De acuerdo con estudios de la CEPAL sobre la brecha de infraestructura, se necesita una inversión promedio anual del orden del 6,2% del Producto Interno Bruto (PIB) para poder afrontar los flujos de inversión en infraestructura requeridos para satisfacer las necesidades de las empresas y los consumidores.

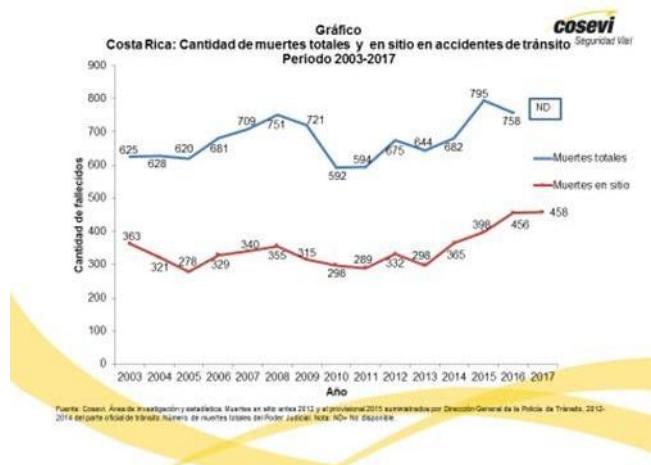
Para disminuir esta brecha se requiere más inversión, pero también el desarrollo de estudios de preinversión y el diseño de proyectos de inversión pública, privada y público-privada que puedan ser financiados por el Estado o concesionados para mejorar y diversificar los modos de transporte, incorporar mejoras logísticas, desarrollar herramientas y plataformas tecnológicas, incorporar nuevas tecnologías y con ello hacer más productivos los activos de transporte actualmente disponibles. Por lo tanto, se deberá avanzar en el diseño de mecanismos de planeación y evaluaciones institucionales que garanticen que los recursos disponibles no sólo sean canalizados a

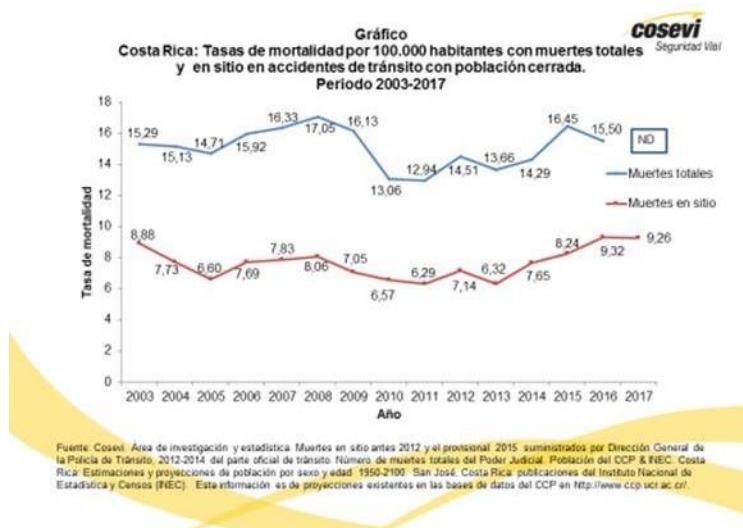
los proyectos de mayor rentabilidad social, sino que también logren asignar las diversas fuentes y modalidades de financiamiento disponibles de la manera más adecuada, tanto en la dimensión público-privada como entre los distintos niveles del sector público, donde la creación de mecanismos novedosos y flexibles a las necesidades nacionales es una necesidad latente.

Por ello, este eje es fundamental para continuar con el desarrollo de proyectos en sus diferentes pilares, por lo que es relevante para el próximo lustro, ejercer un mayor dinamismo, dentro de los cuales, se esperaría analizar e identificar modelos de financiamiento innovadores, tales como esquemas de asociación público/privada y otros tipos de figuras financieras modernas, los cuales contemplen mayores financiamientos para el transporte público, que permitan el cambio del modelo operativo hombre/camión por sistemas regulados, planeados, con certidumbre financiera y estructurados; así como, el diseño de planes de negocios y el desarrollo de obras de infraestructura que propicien el desarrollo y la integración regional con sus servicios asociados, sobre la base de prácticas ingenieriles y de negocio.

b) Seguridad y Participación ciudadana

El eje de seguridad y participación ciudadana abarca todos los modos de transporte. En relación con el modo de transporte por carretera, vale la pena destacar los esfuerzos que ha venido realizando el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), en los últimos años. Seguidamente se presenta un detalle de los muertos totales y en sitio y las tasas correspondientes:





Como se muestra en los gráficos anteriores la cifra de muertos en sitio experimentó una disminución de 37 personas, cifra que representa alrededor del 5%, valor muy significativo por el incremento sostenido que se venía experimentando desde el año 2013. Esta disminución se atribuye, entre otros, a los intensos operativos policiales que se realizaron los últimos meses del año 2017, en franjas horarias nocturnas y fines de semana. Asimismo, importante destacar la acción policial en la atención de accidentes.

Por lo expuesto anteriormente, es importante considerar la necesidad de continuar en los próximos años intensificando los operativos policiales que evidencian una mejora en el indicador de muertes en sitio y totales. Lo anterior además, complementado con el resto de acciones preventivas que realiza el COSEVI en este tema.

Asimismo, en la sesión ordinaria 2901-2017 del 4 de diciembre del 2017, en el artículo III, los Señores Directores del Consejo de Seguridad Vial aprobaron el Convenio de Cooperación Interinstitucional entre el Consejo de Seguridad Vial y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, con el objetivo de coordinar las actividades para el proyecto: "Instalación de sistemas semafóricos para cruces ferroviarios y remoción de las señales existentes", también consideraron el diseño de una campaña de divulgación dirigida a la convivencia e integración de los ciudadanos con el tren. Adicionalmente, Se comentó sobre la importancia de poder poner en marcha la colocación de los sistemas de cruces ferroviarios porque no solo se está hablando de eficiencia, sino de seguridad.

Se necesita romper esquemas muy tradicionales, y vemos cada día que los choques con el tren son más recurrentes, donde el tipo de infraestructura empieza a promover una dinámica distinta de educación de manejo y principalmente de seguridad para todos. Por lo que es importante ver el apoyo del COSEVI, desde esta perspectiva, ha iniciado algunas acciones coordinadas con el INCOFER

para la coordinación de una estrategia de comunicación que contemple los criterios indicados por los miembros de Junta Directiva.

Por otra parte, en el modo ferroviario este comportamiento llama a reflexionar sobre los elementos se deben ser considerados a futuro para lograr revertir esta tasa que afecta negativamente la economía del país. Asimismo, es importante considerar el tema de la seguridad en las cadenas logísticas, factor que incrementa significativamente los costos de transporte y deberá considerarse como prioridad para mejorar la competitividad del país.

A esto debe sumarse un componente de participación de la ciudadanía en los procesos relativos a la gestión de activos de transporte, de manera que los usuarios tengan capacidad de influir en la toma de decisiones y no solo ser partícipe de eventos informativos. Si se considera que es el usuario el foco central del Sector Transporte e Infraestructura, se debe garantizar a la ciudadanía sus derechos constitucionales vía consulta o esquemas estructurados de participación, de forma tal que puedan opinar sobre las decisiones, prioridades, condiciones, cobertura y calidad de los activos de transporte. Para ello se deben proveer plataformas tecnológicas abiertas y eficaces para la participación, transparencia y rendición de cuentas.

c) Gestión para Resultados y Tecnologías de la Información

Este modelo de gestión requiere transformar la cultura institucional imperante, basada en el cumplimiento de los procedimientos, para crear una nueva orientada hacia la gestión para resultados. De allí que el cambio que propone este modelo es poner en primer lugar los resultados que se desea alcanzar y, en función de estos, definir la mejor combinación de insumos, actividades y productos para lograrlo. Este enfoque difiere fundamentalmente del tradicional burocrático, en donde se parte de los insumos (físicos y financieros) con los que se cuenta, las actividades o los procesos actuales o conocidos y, en función de estos, se definen los resultados (García y García, 2010).

El sector debe también impulsar políticas y líneas estratégicas tendientes a implementar de manera abierta las tecnologías de la información, en torno a una base de datos geoespacial, sólida y unificada, útil para cada una de las instituciones, de manera que las propuestas, proyectos de infraestructura y sistemas de transporte puedan ser visualizados de manera transparente. Una base de datos abierta permitirá también el desarrollo de aplicaciones tecnológicas por las instituciones o por terceros, orientadas a motivar al usuario a utilizar esquemas de movilidad y transporte alternativos, más amigables con el ambiente y con la infraestructura urbana.

d) Resiliencia y mitigación por cambio climático

Este es un elemento de la gestión vial relevante por las características geológicas y climatológicas de nuestro país. Por ello se deben desarrollar mecanismos que permitan cuantificar el nivel de riesgo que afecta la red vial producto de la amenaza de eventos naturales y definir estrategias de mitigación que permitan disminuir dicho riesgo considerando criterios de optimización. En síntesis, se requiere incluir el análisis de riesgo y evaluación del riesgo de desastres en la planificación, ejecución y evaluación de proyectos de obra de infraestructura vial.

Por lo anterior, se deben realizar valoraciones de los principales riesgos a desastres que puedan experimentar las infraestructuras. Asimismo, es importante fortalecer la gestión de riesgo a desastres, gestión que será coordinada estrechamente con las entidades competentes, como es el caso de la Comisión Nacional de Emergencia. En esta línea es importante realizar un plan de inversión para la reducción del riesgo a desastres.

e) Coordinación interinstitucional y desarrollo de capacidades

Durante el proceso de formulación del presente Plan Estratégico Sectorial se mencionó reiteradamente la importancia de la coordinación con otras instituciones y con los gobiernos locales como medida para hacer más eficiente la gestión vial. Esta coordinación facilita establecer un diálogo para identificar y optimizar los recursos existentes e impulsar de manera conjunta políticas y prioridades nacionales y locales en temas de transporte e infraestructura.

En el campo del desarrollo de capacidades es importante establecer una institucionalidad suficientemente robusta, eficiente y efectiva para concebir e implementar soluciones adecuadas en términos de alcance, recursos, tiempo y seguimiento, para así poder efectivamente resolver las falencias de la movilidad y de la logística en el país, se requiere la elaboración, la implementación y la evaluación de las acciones y programas concretos. Para ello se requiere reforzar las capacidades públicas para contar con las facultades y atribuciones, así como con las herramientas técnicas para asegurar el desarrollo e implementación de las inversiones en activos de transporte, así como un desarrollo armónico entre los distintos sectores. Para ello, se requiere de metodologías que permitan evaluar y controlar los planes y programas públicos desde un punto de vista socioeconómico, con indicadores cuantificables de gestión y efectividad, como se propone en este Plan Estratégico Sectorial.

Por esta razón, dentro de este eje se tiene la visión de enfocar el desarrollo de capacidades hacia las temáticas que detalla el Plan Nacional de Transportes en el capítulo de Reformas Estructurales, con las cuales se esperaría en el mediano plazo que el sector cuente con capacidades atinentes a diferentes áreas de trabajo y lograr que la ejecución de las acciones sean más eficientes y eficaces.

f) Logística de Carga

Este eje busca mejorar el desempeño logístico de los principales corredores de comercio; así como, su madurez y la eficiencia de los principales nodos logísticos. En esta temática es importante destacar que el país cuenta con el “Plan Nacional en Logística de Cargas – PNLog Costa Rica, 2014 – 2024”, el cuál plantea un detalle de acciones que deberán adoptarse en esta área para mejorar el desempeño logístico y por ende la competitividad del país. Este plan fue oficializado vía decreto ejecutivo N° 41112-MOPT, para que las instituciones involucradas avancen en las acciones de su competencia.

Es necesario desarrollar una red de centros logísticos distribuidos en diferentes puntos del país, que capitalice la experiencia de los estacionamientos previos existentes en las cercanías de los puertos y que sea el motor de su reconversión. Los actuales estacionamientos serán los principales actores en el desarrollo de estos centros. Con ello aumentarán la calidad de los servicios que prestan, aportando más valor a la cadena de suministro. Estos centros logísticos agruparán todos los servicios a la carga, al transporte por camión, y en su caso a los servicios de control fiscal de las mercancías; serán centros donde se generarán economías de escala, dado que se convertirán en centros de negocio con alta concentración de empresas del sector.

Asimismo, se deberá enfatizar en mejoras de la logística urbana que propiciará una mejora significativa en los movimientos relacionados con la actividad comercial, el suministro y la distribución de bienes en los centros urbanos. Lo anterior, además, deberá complementarse con el desarrollo de las plataformas logísticas, centros de consolidación de cargas y los equipamientos especializados que permitirán el aprovechamiento de economías de escala para ofrecer una logística de punta a los múltiples usuarios.

Por otra parte, en este eje transversal de logística es importante destacar la necesidad de la implementación de una política de logística a nivel nacional, que permita sustentar las acciones establecidas en el plan de logística. Esta política se encuentra en proceso de ejecución por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial.

A partir de la definición de los 3 pilares de acción estratégicos y los 6 ejes transversales contenidos en el Marco Estratégico del Sector Transportes e Infraestructura y como parte del proceso de formulación del Plan Estratégico Sectorial, fueron priorizados cinco temas cuyo abordaje decantó en cinco resultados esperados como se muestra en el siguiente cuadro:

PLAN ESTRATÉGICO DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE				
Resultado 1	Resultado 2	Resultado 3	Resultado 4	Resultado 5
Sistema de transporte público intermodal eficiente, que garantiza tiempos mínimos de traslado, seguridad, confort y menor costo e impacto ambiental. (incluye movilidad urbana y transporte masivo de pasajeros)	Sistema de transporte por carretera costo-eficiente, que opera en forma integrada con otros modos de transporte, acorde con la demanda para personas y mercancías, que propicie el transporte intermodal y un uso más eficiente de los derechos de vía para otros servicios.	Bajo el liderazgo del Ministro Rector, el Sector desarrolla estrategias y proyectos para la gestión de demanda y oferta de servicios de transporte intermodal e infraestructura que permita contribuir con el desarrollo social y económico del país.	Los puertos, aeropuertos y las vías terrestres (carreteras y ferrovías) del país satisfacen la demanda de servicios de transporte de carga y pasajeros.	El país dispone de un Sector de Infraestructura y Transporte organizado de manera óptima para responder a los retos y necesidades de servicios de transporte y movilidad de los usuarios.

5.3 Priorización de Resultados esperados

Como parte del análisis de situación actual del Sector, el alineamiento con otros procesos de planificación nacional vinculados al mismo, así como los contenidos del Plan Nacional de Transportes, el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan de Gobierno de la nueva Administración y el Programa de Infraestructura de Apoyo a la Movilidad Urbana en el GAM identificado por el actual gobierno, fueron priorizados cinco resultados esperados entre una amplia problemática identificada por los participantes, como los temas que deben ser abordados de manera urgente durante el horizonte de los próximos seis años previsto para el Plan Estratégico Sectorial.

En el siguiente cuadro se muestran los temas priorizados, los resultados esperados, el plazo previsto para su alcance y los proyectos y actividades que se deben realizar para alcanzarlos.

1. Sectorización del transporte público y Sistemas ferroviarios		
Resultados	Plazos	Líneas de acción
Sistema de transporte intermodal para una movilidad urbana eficiente, que garantice tiempos mínimos de traslado, seguridad, confort y menor costo e impacto ambiental.	Al año 2024	<ol style="list-style-type: none"> Implementando el Plan Piloto del Decreto Ejecutivo 40545-MOPT “Política Sectorial para Modernizar el Transporte Público”, en modalidad autobús sectorizado con buses de alta capacidad, carriles exclusivos y estaciones intermodales. Desarrollo de infraestructura para la implementación del proyecto de sectorización. Desarrollar por etapas el nuevo sistema ferroviario eléctrico planificado de manera intermodal (TRP). BPIP: 002192 Construcción de las estaciones de intercambio. Implementación del pago electrónico en el sistema de transporte masivo de pasajeros. Impulsar el desarrollo de modos de transporte sostenible y no motorizado. Desarrolladas plataformas de información al usuario del transporte urbano masivo. Elaboración de estudios para la construcción del ferrocarril de carga

2. Red Vial Nacional y Cantonal		
Resultados	Plazos	Líneas de acción
Sistema de transporte por carretera costo-eficiente, que opera en forma integrada con otros modos de transporte, acorde con la demanda para personas y mercancías, que propicie el transporte intermodal y un uso más eficiente de los derechos de vía para otros servicios.	Al año 2024	<ol style="list-style-type: none"> Rehabilitación y Ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N° 1 Interamericana Norte, sección Barranca -Limonal (BPIP: 001686) Rehabilitación y Ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N° 1 Interamericana Norte, sección Cañas – Limonal (BPIP: 001686) Adecuación y Rehabilitación del Tramo Palmar Norte - Paso Canoas. (BPIP: 001684) Mejoramiento de la sección: Birmania - Santa Cecilia y la construcción y rehabilitación de los puentes de la sección: La Cruz - Santa Cecilia (BPIP: 001685)

		<ol style="list-style-type: none"> 5. Mejoramiento del Tramo Paquera - Playa Naranjo, sobre la Ruta Nacional N° 160 en el Golfo de Nicoya.(BPIP: 000746) 6. Estudios, Diseño y construcción de los Intercambios Viales en la Lima (BPIP: 001688) y Taras (BPIP: 001687) de Cartago 7. Construcción Puente binacional sobre Río Sixaola entre Costa Rica y Panamá. (BPIP: 000891) 8. Proyecto ampliación Corredor Vial San José - Caldera (RUTA N° 27) 9. Ampliación del Corredor Vial San José-Cartago 10. Mejoramiento de la carretera San José – San Ramón (BPIP: 002172) 11. Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la RN 32, sección: intersección con la RN 4- Limón por parte del CONAVI (BPIP: 001546) 12. Estudios, Diseño y construcción de la RN N°39-Circunvalación Norte, sección Uruca RN 108 - RN 32 (BPIP: 001197) 13. Construcción de paso a desnivel en la intersección de las RN 39 y 215, Rotonda de Zapote "Garantías Sociales" (BPIP: 001439) 14. Construcción del paso a desnivel en la Rotonda de Guadalupe (BPIP: 001457) 15. Duplicación Puente Río Virilla Ruta 32 (BPIP: 001469) 16. Construcción del tramo: Bernardo Soto – Sifón. Punta Sur (BPIP: 0001203) 17. Construcción Sifón –Abundancia) (BPIP: 00571) 18. Concluidos y en operación intervenciones del Programa de Infraestructura de apoyo a la Movilidad Urbana en el GAM clasificados por la Administración Alvarado Quesada como críticos para la fluidez del tránsito en el Área Metropolitana. 19. Estudio de preinversión: Mejoramiento de las Rutas Nacionales No. 4 y 35 20. Construcción y rehabilitación de caminos y puentes de la Red Vial Cantonal (BPIP: 002484) 21. Conservación de la red vial nacional en lastre mediante obras de mantenimiento vial, a través de las Direcciones Regionales de la División de Obras Públicas y Transportes (BPIP 002459)
--	--	---

		<p>22. Ruta N° 017 - Mejoramiento sección El Roble - Angostura – Cocal</p> <p>23. Ruta N° 147 - Construcción de estructura de paso, sobre Quebrada Seca</p> <p>24. Ruta N° 121 - Diseño de la ampliación de la sección Santa Ana-Río Oro-Piedades.</p> <p>25. Ruta N° 121 - Ampliación de la sección San Rafael de Escazú-Quebrada Yeguas</p> <p>26. Ruta N° 606 - Actualización del diseño y planos de catastro de la sección No. 6: Santa Elena – El Dos Tilarán.</p> <p>27. Ruta N° 248 - Mejoramiento de la sección Río Jiménez - quebrada sin nombre, Guácimo, Limón.</p> <p>28. Ruta 32 - Mejoramiento de la sección río Virilla - Intersección con Ruta Nacional No. 220</p> <p>29. Ruta 147 - Mejoramiento de la sección río Virilla - Intersección con Ruta Nacional No. 122</p> <p>30. Ruta N° 117 - Construcción del puente sobre el río Tibás, sección intersección RN 116 - Intersección RN 32.</p> <p>31. Ruta N° 116 - Construcción del puente sobre el río Tures.</p> <p>32. Ruta N° 204 - Construcción del puente sobre el río María Aguilar</p> <p>33. Ruta N° 3 - Construcción del puente sobre el río Ciruelas</p> <p>34. En coordinación con la CNE se realiza un diagnóstico de las infraestructuras propensas a riesgos por desastres naturales y se implementan medidas para su mitigación.</p> <p>35. Programa de acciones de Seguridad y Movilidad vial Integral</p> <p>36. Definido y en implementación el nuevo esquema de la revisión técnica vehicular.</p>
--	--	---

3. Preinversión y financiamiento		
Resultados	Plazo	Líneas de acción
Bajo el liderazgo del Ministro Rector, el Sector desarrolla estrategias y	Al año 2024	1. Establecidas las coordinaciones con otros sectores involucrados en el desarrollo de proyectos de intermodalidad de transporte e infraestructura.

<p>proyectos para la gestión de la demanda y oferta de servicios de transporte intermodal e infraestructura que permita contribuir con el desarrollo social y económico del país.</p>		<ol style="list-style-type: none"> 2. Actualizados los estudios de demanda de servicios de todos los modos de transporte, elaborados con base en metodologías y formatos pre establecidos, conforme las lecciones aprendidas de los proyectos y programas ejecutados a la fecha. 3. Identificados y priorizados los proyectos a ejecutar con base la estrategia del Sector y definidos sus estudios, diseños y planes específicos de financiamiento, según modalidades de concesión, fideicomiso, APP u otras. 4. Implementado el sistema de seguimiento y control de proyectos para la toma de decisiones, así como la evaluación ex post de proyectos y la formalización del expediente de gestión de proyecto para la documentación de buenas prácticas. 5. Desarrollada una base de datos con información de logística de carga.
---	--	--

4. Planes Maestros		
Resultados	Plazos	Líneas de acción
Los puertos, aeropuertos, ferrocarril y la vialidad del país satisfacen la demanda de servicios de transporte de carga y pasajeros.	Al año 2024	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construcción, operación y mantenimiento de una Terminal de Contenedores en Puerto Moín (TCM) que consiste en la Fase 2B de 20 Ha y Fase 3 con 20 Ha 2. Construcción, operación y mantenimiento de una Megaterminal de Trasbordo de Contenedores. 3. Nueva terminal de contenedores de Caldera 4. Rehabilitación y Reforzamiento del rompeolas de Puerto Caldera (BPIP: 001339). 5. Mejoramiento de las Terminales de Transbordadores del Golfo de Nicoya: Barrio El Carmen de Puntarenas, Paquera y Playa Naranjo (BPIP: 001692) 6. Elaboración de Plan Maestro del Litoral Pacífico, con énfasis en Puerto Caldera (BPIP: 002199), incluyendo las plataformas logísticas, estaciones intermodales, así como su vinculación con el sistema ferroviario al Plan Maestro del Puerto de Caldera 7. Desarrollo de sistemas de tráfico marítimo en Moín. 8. Desarrollo de servicios graneleros en Moín.

		<ol style="list-style-type: none"> 9. Construcción del Puesto 5-7 en Moín (BPIP 1550) 10. Muelle de Puntarenas: -Rehabilitación y reforzamiento-Puente de acceso (Financiado por medio del fideicomiso) 11. Obras de mejoramiento en muelle de Quepos 12. Obras de mejoramiento en muelle de Golfito 13. Instalación de paneles solares en Muelle de Puntarenas y Quepos 14. Elaborados los Planes Maestros para el desarrollo de los puertos del litoral Caribe, incluyendo las plataformas logísticas y estaciones intermodales. 15. Actualización del Plan Maestro de Aeródromos Locales y elaboración del Plan de Inversión de Aeródromos Locales 16. Elaborado el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Limón 17. Actualizado el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. 18. Mejoramiento de áreas de servicio en lado tierra para el Aeródromo de San Isidro de Pérez Zeledón (BPIP: 002320) 19. Mejoramiento de los pavimentos de la pista de aterrizaje, calles de rodaje de conexión adyacentes y plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (BPIP: 001567) 20. Mejoramiento del Aeródromo de Guápiles (BPIP: 001189) 21. Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase I (BPIP: 002401) 22. Mejoramiento del Aeródromo de Palmar Sur Fase 1 (BPIP: 002396) 23. Mejoramiento del Aeródromo de Golfito Fase 1 (BPIP: 002127) 24. Mejoramiento del Aeródromo de Drake, Fase II (BPIP: 001186) 25. Mejoramiento del Aeródromo de La Managua , Quepos, (BPIP: 001172 y 001184) 26. Mejoramiento del Aeródromo de Puerto Jiménez Fase II (BPIP: 002134) 27. Expropiación en Puerto Jiménez para el proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Puerto Jiménez Fase II 28. Mejoramiento del Aeródromo de Palmar Sur Fase II (BPIP: 002396) 29. Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase II (BPIP: 002401)
--	--	--

		<p>30. Diseño Y Construcción de la Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea, Servicios y Obras Conexas (BPIP: 002398)</p> <p>31. Mejoramiento Integral del AITBP. (BPIP: 002544)</p> <p>32. Mejoramiento del Aeródromo de Tortuguero (BPIP: 002395)</p> <p>33. Aeródromo de Nicoya: Construcción de una Terminal Aérea y una plataforma para 2 aeronaves Tipo B y área para futuros hangares para aviación agrícola. En proceso de inscripción (su continuidad depende de los resultados de la actualización del Plan de Aeródromos Locales).</p> <p>34. 37. Aeródromo de Bataan: Ampliación de Pista, franjas de seguridad, mejoramiento de las evacuaciones pluviales, malla perimetral y Construcción de un Módulo Terminal Aérea. En proceso de inscripción. (su continuidad depende de los resultados de la actualización del Plan de Aeródromos Locales). Las expropiaciones requeridas para la ampliación del aeródromo ya fueron realizadas.</p> <p>35. Mejoramiento de la pista del Aeródromo de Golfito. (BPIP 002127).</p> <p>36. (Corresponde al Servicio de Vigilancia Aérea la construcción de dicho Hangar, de conformidad con acuerdo de CETAC)</p> <p>37. Completar las obras del Plan Maestro vigente del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría</p> <p>38. Definido el esquema de operación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ante el vencimiento de la gestión interesada en 2025.</p>
--	--	--

5. Reorganización del Sector de Infraestructura y Transporte		
Resultados	Plazos	Líneas de acción
El país dispone de un Sector de Infraestructura y Transportes organizado de manera óptima para responder a los retos y necesidades de	Al año 2024	<p>1. Implementadas directrices, decretos ejecutivos y reformas a la normativa del Sector, fortaleciendo el rol rector del Ministro del MOPT para atender de manera efectiva la gestión de activos de transporte, según lo demande el desarrollo socio-económico del país.</p> <p>2. Oficializada la Política Nacional de Logística y Movilidad de Costa Rica.</p>

servicios de transporte y movilidad de los usuarios.	<ol style="list-style-type: none">3. Negociación, formalización y refrendo de contratos de concesión en materia de transporte público.4. Iniciado el proceso de transición hacia el modelo de Gestión Para Resultados, en todos los órganos adscritos y divisiones, gerencias, direcciones, unidades y dependencias del Sector.5. Creada y en funcionamiento la Oficina de Administración de Proyectos del Sector en la Secretaría de Planificación Sectorial, que impulse el funcionamiento interdisciplinario de funcionarios del MOPT y sus órganos adscritos.6. Creadas y en funcionamiento las Oficinas de Administración de Proyectos en cada entidad adscrita al MOPT, como órganos de apoyo y coordinación para proyectos.7. Diseñada e implementada la metodología para incorporar la participación ciudadana en proyectos del Sector8. Se realizan las reformas a las leyes pertinentes al sector, contempladas en el PNT.9. Programas de capacitación alineados con las líneas formativas contempladas en el PNT, particularmente en las siguientes temáticas: movilidad, logística, figuras de financiamiento, sistemas de monitoreo y evaluación, Asociaciones Público Privadas (APPs).10. Plan de financiamiento para el Sector Infraestructura y Transporte.
--	--

5.4 Estrategia de implementación

Considerando que el Sector Infraestructura y Transporte de Costa Rica está conformado por 9 instituciones desconcentradas y descentralizadas adscritas al MOPT, la estrategia de implementación del presente Plan Estratégico Sectorial se sustentará en los planes estratégicos institucionales que deben elaborar el Consejo de Seguridad Vial (CSV), el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), a través de sus Unidades de Planificación Institucional (UPI's). En el caso de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA), dispone de un PEI con horizonte 2022.

Para este propósito, deberán hacer uso del esquema priorizado de resultados esperados, así como el desglose de posibles líneas de acción a seguir para alcanzar los resultados y productos esperados, que se describe en el numeral 5.3 anterior, así como las matrices de indicadores de impacto y producto del Numeral 6.

Sobre esta base, el Despacho del Señor Ministro Rector, en coordinación con sus Viceministros y con los Directores Ejecutivos y directivos de los consejos de administración podrán resolver en favor de integrar fuerzas de tarea del personal de planta de cada una de estas instituciones, así como suscribir convenios en calidad de préstamo de personal intra- e interinstitucional para integrarlos en unidades ejecutoras, bajo el modelo de gestión para resultados, que resuelvan los problemas más urgentes, para dotar al Sector productivo y a la población en general, de los sistemas de transporte y de infraestructura modernos y costo-efectivos que demanda el país.

De igual manera, esta importante Rectoría de Infraestructura y Transporte integrará una Oficina de Administración de Proyectos (OAP), del más alto nivel, que realice el monitoreo y seguimiento de la cartera de proyectos en etapa de pre-inversión, así como de cada uno de los proyectos en ejecución por parte de las instituciones. Más allá, esta oficina deberá presentar informes mensuales gerenciales y trimestrales de gestión, con información sobre grados de avance físico, financiero, líneas de tiempo, plan de recursos y gestión de riesgos, con señalamiento de propuestas de solución, en caso de atrasos o incumplimientos sustanciales respecto a las líneas base.

Un aspecto relevante que fue analizado durante el proceso de formulación del PES es la conveniencia de habilitar estos espacios de trabajo conjunto entre los enlaces de las diferentes entidades que conforman el Sector, ahora en torno a la ejecución y seguimiento del Plan Estratégico Sectorial desde los resultados, productos e indicadores definidos. Podrían realizarse encuentros de trabajo al menos semestralmente, convocados y coordinados por la Secretaría de Planificación Sectorial.

6. Seguimiento y evaluación del PES

La Secretaría de Planificación Sectorial, será la responsable del seguimiento y evaluación del presente Plan Estratégico Sectorial del Sector Infraestructura y Transporte, proceso que se llevará a cabo sobre la base de los siguientes indicadores de producto e impacto. El monitoreo y seguimiento de los indicadores de producto e impacto deberá realizarse semestralmente, para lo cual la Secretaría de Planificación Sectorial coordinará con las unidades de planificación institucionales del Sector y recopilará la información de cada una de las fuentes de verificación establecidas, verificando el cumplimiento de cada una de las metas semestralmente.

6.1 Indicadores de impacto

Los indicadores de impacto del PES se desarrollaron para cada uno de los cinco resultados esperados, de forma alineada con la misión y visión del Sector. Los indicadores de resultado fueron creados dentro del proceso participativo del PES, en dos sesiones de trabajo: en la primera se determinaron los posibles indicadores de resultado y en la segunda, se llevó a cabo la validación de la propuesta de indicadores y las metas anuales a cumplir.

Los indicadores de impacto medirán el cambio esperado a través de la implementación de las acciones estratégicas establecidas en el PES, permitiendo determinar el alcance para cada uno de los resultados esperados. Estos se presentan en el cuadro siguiente y conforman la Matriz de Indicadores de Impacto del PES.

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
RESULTADO 1: Sistema de transporte intermodal para una movilidad urbana eficiente, que garantice tiempos mínimos de traslado, seguridad, confort y menor costo e impacto ambiental.												
Porcentaje de incremento acumulado de personas que utilizan el sistema de transporte público en modalidad de tren, respecto al año base.	Porcentaje de incremento	Ferrovía río 2017: 3.983.902 (anual)	2017	1,5%	3%	4%	5%	6%	Estadísticas de INCOFER.	INCOFER mantiene estadísticas actualizadas anualmente	Total de pasajeros que utilizan el servicio de tren anualmente. En el año de línea base: Personas que utilizan el tren en las rutas férreas de la GAM: 3.083.902	
Porcentaje de avance de la fase de preinversión (TELCA) y la I etapa de construcción	Porcentaje de avance	Identificación de proyecto	2018	12%	43%	45%	0%	0%	Unidad Ejecutora del Proyecto	Para el año 2021 se inicia con el proceso de construcción de la primera etapa que comprende un tramo 62 km de vía férrea entre Limón - Siquirres	El proyecto se va a desarrollar en cuatro etapas que son: Primera Etapa: Tramo Limón a Siquirres extensión de 62 Km. Segunda Etapa: Tramo Siquirres a Río Frío extensión de 48km, Tercera Etapa: Tramo Limón a Valle la Estrella extensión de 60km, Cuarta Etapa: Tramo	

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
												Río Frío a Chilamate, extensión de 32km.
Porcentaje de autobuses monitoreados por GPS a través de aplicación de información al usuario.	Porcentaje de incremento	30 (GPS en autobuses o aplicación)	2018	30	50	70				Informes de Avance de la Dirección Ejecutiva del CTP	Porcentaje de GPS en autobuses calculado para el 2018: 1700 buses con GPS respecto al total de 5600 autobuses	Se requiere revisar factibilidad de seguimiento a partir del 2022. El CTP indicó que se mantiene en la búsqueda de una nueva alternativa ya que el contrato no se renovó.
Porcentaje de las nuevas concesiones, que incorporan requisitos de acreditación de los operadores del Sistema de Transporte público	Porcentaje		2018			12				Dirección Técnica y Dirección Asuntos Jurídicos, del CTP		La programación de las 12 concesiones (una por sector /subsector operativo, corresponde al AMSJ
Reducida la contribución del sector Infraestructura y transporte a las emisiones de dióxido de	Porcentaje de emisiones CO ₂	54%	2016						Emitir como máximo 5 MtCO ₂ (toneladas métricas de Dióxido de Carbono)	Estadísticas de la Dirección de Cambio Climático MINAE	Meta establecida en el Acuerdo Sectorial de Reducción de Emisiones en el Sector Infraestructura y Transporte,	El seguimiento de esta meta dependerá de la información suministrada por MINAE. La meta programada

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
carbono del país											oficializado en la feria de descarbonización el 24 de febrero del 2019.	para el año 2024 corresponde al Acuerdo Sectorial de Reducción de Emisiones MINAE – MOPT
Cantidad de nodos de intermodalidad de transporte público operando	Número de nodos	4	2018				2	5	6	CTP y Unidad Ejecutora de Sectorización	Según informó la Unidad Ejecutora de Sectorización, el modelo de sectorización de transporte público es puesto en operación Nodos de integración Troncal- Intersectorial según el Plan de Implementación.	Año 2022: Solicitud de estudios necesarios para implementar posibles Nodos Troncal- Intersectorial a: DGIT, CTP, CNC, Municipios e INCOFER (según Plan de Implementación). Distribución anual propuesta: Año 2022: Parque de Escazú, Parque de Alajuelita; Año 2023: Parque de Moravia, Parque de Santo Domingo, Parque de Curridabat,

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
												Parque de Tibás, Cruce de Llorente; Año 2024: Parque de Santa Ana, Parque de Hatillo, Plaza de San Rafael de Escazú, Trejos Montealegre, Desamparados centro, Santa Rosa. Nodos: infraestructuras donde se realiza la transferencia modal: puertos, aeropuertos, terminales ferroviarias y plataforma logística. Para la línea base se consideran los siguientes nodos: Estación Atlántico, Estación INCOFER-Cartago, Aeropuerto Juan Santamaría y

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
												Aeropuerto Daniel Oduber Quirós
RESULTADO 2: Sistema de transporte por carretera costo-eficiente, que opera en forma integrada con otros modos de transporte, acorde con la demanda para personas y mercancías, que propicie el transporte intermodal y un uso más eficiente de los derechos de vía para otros servicios.												
Percepción del usuario sobre el tránsito en carreteras	Porcentaje de usuarios que clasifican el tránsito de regular a muy malo	80,64 %	2018	-	-	75%	-	-	60%	Encuesta Nacional de Percepción de los Servicios Públicos – Contraloría General de la República	La CGR realiza cada tres años las encuestas de percepción y publica los resultados.	
Percepción del usuario sobre el estado general de las calles y carreteras	Porcentaje de usuarios que clasifican estado general de las calles y carreteras de regular a muy malo	76,01%	2018	-	-	70%	-	-	55%	Encuesta Nacional de Percepción de los Servicios Públicos – Contraloría General de la República	La CGR realiza cada tres años las encuestas de percepción y publica los resultados.	
Percepción del usuario sobre el servicio de Transporte público	Porcentaje de usuarios que consideran que el Transporte Público ha empeorado.	28%	2018									
Cantidad de Diagnósticos de vulnerabilidad en la infraestructura por modo de transporte	Número de diagnósticos						1	2	1	Registros de seguimientos efectuados SPS-CNE		De conformidad con el PNGR 2019-2024 se tiene programado: 2022: Diagnóstico modo

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
												Ferroviario, 2023 Diagnóstico Modo Portuario y actualización modo Vial 2024: Diagnóstico modo aéreo
Porcentaje de avance en la implementación de la Política Ambiental Sectorial	Porcentaje			0	0	0	12%	12%	24%			La programación dependerá del Plan de acción que se establezca para implementar la política. 2021 se tiene prevista la oficialización de la política.
RESULTADO 3: Bajo el liderazgo del Ministro Rector, el Sector desarrolla estrategias y proyectos para la gestión de la demanda y oferta de servicios de transporte intermodal e infraestructura que permita contribuir con el desarrollo social y económico del país												
Cartera de proyectos estratégicos identificados a nivel de preinversión en el Banco de Proyectos de Inversión, como respuesta a la demanda y la oferta de	Proyectos inscritos	37	2018	11	8	31	27	14	12	Número de proyectos en el BPIP	Las instituciones del Sector disponen del recurso y la organización para el seguimiento de la cartera de proyectos. El Sector se reorganiza para atender la formulación de los	Para su contabilización, los proyectos deben estar inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN. La línea base se tomó como

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
servicios de transporte intermodal.											perfiles de proyectos, con un enfoque para resultados.	referencia del Portafolio de proyectos de la SPS. (En los anexos se incluye el detalle de la programación de cada institución)
Número de proyectos en etapa de ejecución cada año	Proyectos en ejecución	21	2018	40	20	40	29	24	27	Unidades de Planificación Institucional	La institución/consejo dispone del recurso y la organización para el seguimiento de la cartera de proyectos. La institución/consejo se reorganiza para atender la formulación de los perfiles de proyectos, con un enfoque para resultados.	(En los anexos se incluye el detalle de la programación de cada institución)
RESULTADO 4: Los puertos, aeropuertos y la vialidad del país satisfacen la demanda de servicios de transporte de carga y pasajeros												
Ranking del Índice de Competitividad Global (ICP) del Foro Económico Mundial para la calidad de las carreteras mejoran cada	Posición	123/137	Informe 2017/2018						115	Informe Anual del Foro Económico Mundial	Habilitados y en operación los proyectos de aeropuertos, puertos y vialidad previstos en el PES.	El ranking refiere a la posición de Costa Rica respecto a la totalidad de países evaluados

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
año, a partir de la vigencia del PES												
Ranking del Índice de Competitividad Global (ICP) del Foro Económico Mundial para la calidad de infraestructura ferroviaria, a partir de la vigencia del PES	Posición	95/140	Informe 2015/2016						90	Informe Anual del Foro Económico Mundial	Habilitados y en operación los proyectos de aeropuertos, puertos y vialidad previstos en el PES.	El ranking refiere a la posición de Costa Rica respecto a la totalidad de países evaluados
Ranking del Índice de Competitividad Global (ICP) del Foro Económico Mundial para la eficiencia de la infraestructura portuaria, a partir de la vigencia del PES	Posición	98/137	Informe 2017/2018						85	Informe Anual del Foro Económico Mundial	Habilitados y en operación los proyectos de aeropuertos, puertos y vialidad previstos en el PES.	El ranking refiere a la posición de Costa Rica respecto a la totalidad de países evaluados
Ranking del Índice de Competitividad Global (ICP) del Foro Económico Mundial para eficiencia de la infraestructura del transporte aéreo, a partir	Posición	64/137	Informe 2017/2018						61	Informe Anual del Foro Económico Mundial	Habilitados y en operación los proyectos de aeropuertos, puertos y vialidad previstos en el PES.	El ranking refiere a la posición de Costa Rica respecto a la totalidad de países evaluados

MATRIZ DE INDICADORES DE IMPACTO												
Indicadores	Unidad de Medida	Línea de Base	Año Línea de Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Fuente de Verificación	Supuestos	Comentarios
de la vigencia del PES												
RESULTADO 5: El país dispone de un Sector de Infraestructura y Transporte organizado de manera óptima para responder a los retos y necesidades de servicios de transporte y movilidad de los usuarios.												
Índice de capacidad de Gestión de la CGR	Posición Promedio del ICG de las Instituciones del Sector Transporte e Infraestructura	Línea base 2021:								Memoria Anual Contraloría General de la República (CGR)	La metodología de la CGR utilizada para determinar el indicador no varía en el periodo, de forma que sea comparable.	La CGR sustituyó el índice de Capacidad de Gestión ICG para el año 2020 (piloto) por lo que se tuvo que modificar por este otro índice.

6.2 Indicadores de producto

Los indicadores de producto fueron desarrollados para las líneas de acción de cada uno de los resultados esperados, durante las sesiones de trabajo con los especialistas de planificación de cada uno de los órganos e instituciones del Sector. En una primera fase, se desarrollaron las propuestas de indicadores para las líneas de acción y en una segunda fase, estos fueron validados por los grupos de trabajo en las sesiones participativas.

Los indicadores de producto recopilan información del desempeño de las líneas de acción, permitiendo conocer el grado de cumplimiento de los objetivos del Sector, la capacidad del Sector de responder con calidad a las necesidades de los usuarios, así como la relación entre los recursos y los bienes o servicios generados. El seguimiento de los indicadores de producto permite medir el avance de los resultados intermedios del Sector.

En el cuadro siguiente se presentan los indicadores de producto, así como los indicadores o hitos asociados y las metas de cumplimiento semestral, conformando la Matriz de Indicadores de Producto del PES.

MATRIZ DE INDICADORES DE PRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidad de medida	Línea de base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Medios de Verificación	Comentarios
RESULTADO 1: Sistema de transporte intermodal para una movilidad urbana eficiente que garantice tiempos mínimos de traslado, seguridad, confort y menor costo e impacto ambiental.											
Primera etapa de la modernización del tren Eléctrico de pasajeros del GAM, con modelo de negocio definido e inicio de ejecución de obras	Iniciado el proceso de modernización del tren de pasajeros en la ruta Paraíso-Alajuela	Kilómetros de vía férrea rehabilitados	0/2018					10	20	INCOFER	Se proyecta la conclusión del proyecto en el año 2027, con 80km en total rehabilitados.
Modelo de negocio para la vinculación del tren de carga entre Ciruelas de Alajuela y Puerto Caldera avalado por INCOFER	Modelo de negocio diseñado	Diseño	0/2018				1			INCOFER y CNC	
Troncales implementadas	Porcentaje de avance de obra	Porcentaje	0/2018	Troncales: 100% (Tibás-Santo Domingo, Moravia-Paracito, San Pedro-Curridabat-Curridabat-Tres Ríos y Hatillo-Alajuelita)	Troncales: 100% (Pavas, Escazú-Santa Ana, San Francisco y Desamparados)			60% de la implementación de los 12 esquemas operativos de sectorización	MOPT: División de Transportes, Dirección Ingeniería de Tránsito, Consejo Transporte Público (CTP)	La programación 2019 y 2020 corresponde al Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNIP 2019-2024). En el anexo se incluye un detalle brindado por la Unidad Ejecutora de Sectorización. Los esquemas operativos son avalados por el CTP, responsable de su implementación. De conformidad con oficio DM -2023-4569 se autorizó la programación para el 2024, la División de Transportes es la responsable de informar la efectiva implementación del sistema de transporte público colectivo remunerado de personas del Área Metropolitana de San José, específicamente en la modalidad autobús.	
	Longitud de carriles exclusivos instalados para el transporte público masivo	Kilómetros	15,5/2018			4,95				Ingeniería de Tránsito-MOPT	Para la línea base se consideran los siguientes tramos exclusivos: RN1(Hospital México-aeropuerto Juan Santamaría):14,1km RN5(Tibás centro):1,4km En los anexos se incluye el detalle de los tramos exclusivos.(Ver en Anexo detalle de programación) Año 2021: 4,95 Km de Carriles Exclusivos de Buses implementados, con 4 Km sobre la Ruta Nacional N°215 en el tramo Plaza Víquez-Curridabat, y 0,95 Km sobre la Ruta Nacional N°209 en el tramo Plaza Víquez-Rotonda Y Griega. Año 2022: Sujeto a estudios funcionales que se realicen en la DGIT para las troncales de los Sectores Central, Guadalupe- Coronado, Heredia Sur y Paso Ancho-San Sebastián. Para los Años 2023 y 2024: implementaciones sujetas a las recomendaciones de los informes funcionales y presupuesto Disponible para estos años.
Pago electrónico de transporte masivo de pasajeros(*)	Porcentaje de rutas de los sectores	Porcentaje de rutas						50%		Unidad Ejecutora Sectorización	Al 2023 se tiene programado alcanzar el 50% de la integración de las rutas y al 2025 el 100%

	integrados								CTP	
Plataformas de información al usuario apartir del modelo de negocio diseñado	Concesionarios deservicios incorporados a la plataforma	Porcentaje de concesionarios	0/2018						CTP-ARESEP-División de transporte MOPT	Se recomienda considerar este producto para que en la próxima actualización del PES, se analice la programación respectiva.
RESULTADO2: Sistema de transporte por carretera costo- eficiente, que opera en forma integrada con otros modos de transporte, acorde con la demanda para personas y mercancías, que propicie el transporte intermodal y un uso más eficiente de los derechos de vía para otros servicios.										
Vías de la Red Vial Cantonal mejoradas en el marco del PRVC	Longitud de vías cantonales mejoradas	Kilómetros	432,7/2018		110	213.8	403.8	452.8	Unidad Ejecutora del PRVC-II, Informes	<i>La línea base incluye caminos y puentes desarrollados en el marco del PRVC-I. Se proyecta que la ejecución de las obras del PRVC-II inicie en el año 2019. El ajuste de las metas anuales del programa, se debe que el indicador de la mejora en condición</i>

MATRIZ DE INDICADORES DE PRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidad de medida	Línea de base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Medios de Verificación	Comentarios
										Semestrales de Progreso la Dirección de Planificación Sectorial área I 2017;	e Red Vial Cantonal, se tuvo que ajustar el valor de línea base del 2017 y el valor meta a los resultados determinados en base a la información suministrada por LíneaBase161.26kmdevíascantonales en buen estado/1000km2desuperficieMeta197kmdevías cantonales en buen estado/1000km2desuperficie.
Programa de Infraestructura de apoyo a la movilidad urbana en la GAM, priorizados de la Administración Alvarado Quesada	Cantidad de obras intervenidas	Número de obras	0/2018		15	9				Grupode Trabajode la Directriz 001-MOPTdel25 demayo2018.	El Programa de Infraestructura de Apoyo a la Movilidad Urbana en el GAM contiene un mayor número de obras, delas que se identificaron inicialmente en la lista de 27Topics, contenida en la Directriz 001-MOPT publicada en el Alcance Digital N°110 del Diario Oficial La Gaceta el 25 de mayo 2018. Las obras están dirigidas a: <ul style="list-style-type: none"> • Incrementar la capacidad de las rutas (par vial) • Recuperación y ampliación de la superficie de ruedo • Habilitación de camiles exclusivos para autobuses y ordenamiento del tránsito • Mejoramiento de la seguridad y movilidad. El seguimiento d el avance de este programa, se realizará mediante la Unidad Ejecutora, quién a vez coordinará con la División de Transporte, las actuaciones efectuadas por otras Direcciones.
Vías de la Red Vial Nacional mejoradas	Longitud de la Red Vial Nacional mejorados	Kilómetros	0/2018		0	0	0	0	0	CONAVI	Actualmente se valora que la Ruta 606, sección Guadalupe-Santa El enase gestione mediante contrato de " Diseño, construcción y mantenimiento (operación). La etapa de mantenimiento podría iniciar eventualmente para finales de 2021, una vez diseñada y construida la vía. En 2020 podría iniciar el segundo proyecto, tal vez 100km de Ruta 34. Para los años 2023 y 2024 se reformularía la meta en función de los resultados.
	Longitud de la Red Vial Nacional mejorados	Kilómetros			132	168	168	168	168	MOPT	Mediante el oficio DVOP-2020-1886, del 17 diciembre 2020 se remitió Matriz de reprogramación PES Programa 327. En caso, que las metas programadas del año 2022 requieran un ajuste se aplicaría en el periodo de reprogramación PEL, que corresponde al último trimestre de este año.
	Longitud de vías de la red vial nacional construidos	kilómetros			14,585	1,7	0	0	0	CONAVI	La programación de la meta corresponde a la definida en el Plan Operativo Institucional y los recursos respectivos
Conservación de la Red Vial Nacional	Longitud de vías de la red vial nacional conservados	kilómetros			420	300	300	300			Mediante el oficio DVOP-2020-1886, del 17 diciembre 2020 se remitió Matriz de reprogramación PES Programa 327. En caso, que las metas programadas del año 2022 requieran un ajuste se aplicaría en el periodo de reprogramación PEL, que corresponde al último trimestre de este año.

MATRIZ DE INDICADORES DE PRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidad de medida	Línea de base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Medios de Verificación	Comentarios
RESULTADO 3: Bajo el liderazgo del Ministro Rector, el Sector desarrolla estrategias y proyectos para la gestión de la demanda y oferta de servicios de transporte intermodal e infraestructura que permita contribuir con el desarrollo social y económico del país											
Estudios de demanda de servicios de todos los modos de transporte	Número de estudios de demanda generados periódicamente	Estudios	0/2018					1		SPSMOPT	Estudios a realizarse mediante convenios interinstitucionales contratos con empresa privada, con frecuencia bianual. La ejecución de Estudios de demanda está programada para el 2023
Estudios de demanda de transporte por carretera en seguimiento del Plan Nacional de Transportes	Estudios de demanda de transporte en carretera realizados	Estudios	1/2017 (Carreteras de la Red Vial Nacional)					1	SPSMOPT	Como línea base, en el 2017 SPS-MOPT realiza el estudio de demanda de transporte por carretera de la Red Vial Nacional en el sistema TRANSCAT. Para el año 2024 se plantea la actualización de carreteras de la Red Vial Nacional por parte de SPS-MOPT. La Ejecución de Estudios de Demanda está programada para 2024.	
Anuario de las estadísticas de movilización de personas y mercancía en tren, aéreo y puertos, de Forma anual	Anuario actualizado y publicado en página web	Anuario publicado	0/2018	1	1	1	1	1	1	SPSMOPT	
Observatorio de datos de Infraestructura y Transporte	Información estadística recopilada mediante investigaciones y estudios de las instituciones bajo la rectoría del Ministerio de Obras Públicas y Transportes	Porcentaje de información recopilada	0/2018				75%				Porcentaje calculado a partir del total de las instituciones que deben proveer información a la Rectoría, con respecto a las instituciones que reportan activamente rovatorio cada año.
RESULTADO 4: Los puertos, aeropuertos y vialidad del país satisfacen la demanda de servicios de transporte de carga y pasajeros											
Política Nacional de Logística de carga	Documento aprobado y publicado en La Gaceta	Documento	1/2018				1			SPSMOPT	
Rompeolas de Puerto Caldera rehabilitado	Porcentaje de Avance de Obra	Porcentaje	0/2018		20%	100%				Unidad Ejecutora PIT (MOPT)	Programación del Indicador basada en PND 2019-2022
Área de entumamiento construida	Porcentaje de Avance de obra	Porcentaje	0/2020					100%		INCOP	Este proyecto forma parte del PNDIP 2019-2022, de Conformidad con el Dictamen MIDEPLAN-DM-OF-1204-2020.
Puertos de cabotaje rehabilitados y en funcionamiento	Puertos de cabotaje rehabilitados	Número de puertos	0/2018	2 (Páquer y Naranjo)	1 (Puntarenas)					Unidad Ejecutora PIT (MOPT)	Muelles de Puntarenas (el Carmen), Páquer y Naranjo
Tránsito marítimo regulado en Puerto Moín	Porcentaje de variación en toneladas del tráfico de carga total	Porcentaje	0/2017	6	8	9	10	11	12	Anuario Estadístico JAPDEVA	Para el seguimiento del indicador, se determina la línea base en 8.810.751 toneladas métricas, según el Tráfico de Carga Total para el Puerto de Moín, según el Cuadro 18-adel Anuario Estadístico de JAPDEVA 2017.

Proyectos del Plan Maestro de Aeródromos en operación	Número de aeródromos mejorados incluidos en el Plan Maestro de	Número de Aeródromos	1/2018 Drake	9 La Managua-Quepos, Pérez Zeledón, AIDOQ,	4 Puerto Jiménez II, Upalalli, AITBP, Tortuguero	2 Quepos Pista AIDOQ Pista Al Terminal			Reporte mensual de avance de proyectos.	Los proyectos de mejoramiento de aeródromos considerados en el Plan Maestro son 17: Puerto Jiménez: Estudio Factibilidad (PEN2030) Upala: Ejecutado 2018-2019 (Pista) Palmar Sur: Ejecutado 2018-2020 (Pista-Terminal)
---	--	----------------------	--------------	--	--	--	--	--	---	---

MATRIZDEINDICADORESDEPRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidaddemedida	Líneade base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Mediosde Verificación	Comentarios
	Aeródromos Locales			Guápiles, Upala, Palmar Sur II, Expropiaciones Puerto Jiménez, AIL, Golfito, Coto 47 (Hangar)						Informes de avance (7F234) ubicado en expediente de proyecto en la Unidad de Infraestructura Aeronáutica.	La Managua-Quepos: Ejecución 2021 (Pista) Tortuguero: Suspendido 2020 Drake: Ejecutado 2018-2019 (Pista-Plataforma-Terminal) Guápiles: Ejecutado 2019 (Pista-Terminal) Los Chiles: Ejecutado 2017 (Pista) Huetar Norte: Estudio de factibilidad para un nuevo Aeropuerto, sin programación (BPIP001622 Construcción del Aeródromo de la Región Huetar Norte). Batán: Sin programación (No inscrito BPIP) Pérez Zeledón: Ejecutado 2019 (Plataforma-Terminal) Golfito: Ejecutado 2019 (Pista-Terminal) Nicoya: Sin programación (No inscrito BPIP) Coto 47: Ejecutado 2019-2020 (Pista, Hangar MSP), AITBP: Suspendido 2020 (Terminal) AIDOQ: Programación 2021-2023 (Pista) AIL: Programación 2022 (Terminal)
Planes Maestros de Aeropuertos Internacionales en ejecución	Porcentaje de ejecución de los Planes Maestros	Porcentaje	0/2018		10	40	60	80	100	CETAC	Se considera el reporte del avance del plan maestro de los aeropuertos internacionales: Juan Santamaría. Actualización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós. Elaboración de Planes Maestros de los Aeropuertos Internacionales Tobías Bolaños y Limón. AUS: Registra actualizaciones constantes de su Plan Maestro. Respecto al AITBP, AIL, AIDOQ no se tiene una programación de recursos para costear sus planes maestros.
Estudio del Impacto Ambiental del Aeropuerto Metropolitano (Orotina)	Estudio realizado y aprobado por SETENA	Estudio	0/2018				1			CETAC	El proyecto de Nuevo Aeropuerto Metropolitano se encuentra suspendido y sin programación para los períodos 2021-2023. 2018: Se trabajó en gestionar una licitación pública para la realización de la Evaluación del Impacto Ambiental (EIA), sin AC-2018-0882 se transcribe el acuerdo de CETAC donde se declara desierta la licitación.
Planes Maestros del Litoral Caribe y Pacífico en ejecución	Porcentaje de ejecución de los Planes Maestros	Porcentaje	0/2018	1	1					JAPDEVA e INCOP	El Plan Maestro del Litoral Pacífico, se espera poder generar en el 2019. En el caso del Plan Maestro del Litoral del Caribe, el MOPT está gestionando financiamiento a través del BID.
Transporte de pasajeros vía marítima local e internacional	Cantidad anual de pasajeros transportados	Pasajeros	259310 ⁴ 130826 ⁵	196364 134751	206700 10381	229333	237014	244696	252377	Estadísticas JAPDEVA e INCOP	Total de entradas y salidas. En el caso del INCOP, el indicador se relaciona con el Movimiento de pasajeros anual por muelle administrado y concesionado. No se presentan estimaciones debido a la suspensión de atención de Cruceros en acatamiento del decreto De emergencia nacional para atender la situación del COVID-19
Operaciones marítimas locales e internacionales Por año	Cantidad de operaciones anuales	Operaciones	2012 ⁵	799	617	629	642	655	668	Estadísticas JAPDEVA e INCOP	Total de entradas y salidas. En el caso del INCOP el indicador a partir del 2021 corresponde a la cantidad de buques atendidos

⁴Corresponde a todos los turistas a bordo de cruceros que arribaron a Limón en el 2017.

⁵ corresponde a la cantidad de naves atendidas y atracadas en los muelles administrativos y concesionados, en el Pacífico. Los datos son una proyección que está sujeto a factores como por ejemplo la demanda que se presente, por lo que se podría en los momentos que se actualice.

El PES ajustar dichas proyecciones

⁶Corresponde a todos los barcos atendidos en el Puerto de Limón y Moin en el 2017.

MATRIZDEINDICADORESDEPRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidaddemedida	Líneade base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Mediosde Verificación	Comentarios
			7314 ⁷	7533	4170	559	570	582	593		Por año en Puerto Caldera (Corresponde a la atención de buques porta contenedores mas graneleros.)
	Cantidad total de contenedores movilizados por año		2020 296.243,00			302167.86	308211.22	314375.44	320662.95		
Operaciones marítimas bajo estándares ambientales preestablecidos	Mantener los parámetros de partículas suspendidas en el aire establecidos por el Ministerio de Salud				0,075pprn (0,150mg/m ³)	Informes Semestrales, Unidad Técnica de Supervisión y Control	Se tomará como referencia los parámetros de estudio lo establecido en el Reglamento de Calidad de Aire Para Contaminación del Ministerio de Salud. Decreto N°39951-S				
Operaciones marítimas bajo estándares ambientales preestablecidos	Mantener los parámetros Físico-Químicos de agua de mar establecidos por el Ministerio de Salud				NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 6.5 - Valor Máximo Admisible 8.5	NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 6.5 - Valor Máximo Admisible 8.5	NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 6.5 - Valor Máximo Admisible 8.5	NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 6.5 - Valor Máximo Admisible 8.5	Informes Semestrales, Unidad Técnica de Supervisión y Control	Se tomará como referencial los parámetros de estudio lo establecido en el Reglamento de Calidad de Agua del Ministerio de Salud y Presidencia de la Republica. Decreto N°32327-S	
Operaciones marítimas bajo estándares ambientales preestablecidos	Mantener los parámetros Físico-Químicos de agua de mar establecidos por el Ministerio de Salud				NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 18°C-Valor Máximo Admisible 30°C	NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 18°C-Valor Máximo Admisible 30°C	NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 18°C-Valor Máximo Admisible 30°C	NIVELDE CONTROL-N1 Valor Recomendado 18°C-Valor Máximo Admisible 30°C	Informes Semestrales, Unidad Técnica de Supervisión y Control	Se tomará como referencia los parámetros de estudio lo establecido en el Reglamento de Calidad de Agua del Ministerio de Salud y Presidencia de la Republica. Decreto N°32327-S	
Aumento en la eficiencia portuaria	Nueva concesión de Puerto Caldera								Una concesión	Informes Semestrales, Presidencia Ejecutiva	El requerimiento para esta contratación fue publicado este jueves 8 de julio 2021- El procedimiento para esta licitación se encuentra disponible en SICOP bajo la referencia N°2021LA-000010-001920001. Institución espera que el cartel para la concesión del puerto esté listo antes de concluir el año para proceder de inmediato con el concurso internacional de esta terminal portuaria. El INCOP estima que el inicio de las obras de ampliación de Puerto Caldera arranque en el año 2024.

⁷Corresponde a la cantidad de naves atendidas(embarque-desembarque)en los muelles administrativos y concesionados del Pacífico.

MATRIZDEINDICADORESDEPRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidaddemedida	Líneade base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Mediosde Verificación	Comentarios
Transporte de pasajeros vía aérea local e internacionalmente en el AJSM	Cantidad anual de pasajeros transportados	Pasajeros AIJS atendidos	2016	5.235.443	5.541.379					Reporte mensual pasajeros AIJS-AERIS	Total de entradas y salidas Dada la situación de la Pandemia Covid-19 no se podría brindar una programación estimada acertada, por lo que se estaría dando en el seguimiento del PES el reporte de los pasajeros atendidos.
Operaciones aéreas locales e internacionales por año en el AJSM	Cantidad de operaciones anuales	Operaciones AIJS atendidas	20016	98122	103300					Reporte mensual Operaciones Radar AIJS	Total de entradas y salidas Dada la situación de la Pandemia Covid-19 no se podría brindar una programación estimada acertada, por lo que se estaría dando en el seguimiento del PES El reporte de las operaciones atendidas.
Transporte de pasajeros vía aérea local e internacionalmente en el ADOQ	Cantidad anual de pasajeros transportados	Pasajeros ADOQ atendidos	2017	1.284.714	1.405.765					Reporte mensual pasajeros ADOQ	Total de entradas y salidas Dada la situación de la Pandemia Covid-19 no se podría brindar una programación estimada acertada, por lo que se estaría dando en el seguimiento del PES El reporte de los pasajeros atendidos.
Operaciones aéreas locales e internacionales por año en el ADOQ	Cantidad de operaciones anuales	Operaciones ADOQ atendidas	2017	21.338	21.890					Reporte mensual operaciones ADOQ	Total de entradas y salidas Dada la situación de la Pandemia Covid-19 no se podría brindar una programación estimada acertada, por lo que se estaría dando en el seguimiento del PES el reporte de las operaciones atendidas.
RESULTADOS: El país dispone de un Sector de Infraestructura y Transporte organizado de manera óptima para responder a los retos y necesidades de servicios de transporte y movilidad de los usuarios.											
Direcciones, Decretos Ejecutivos, Resoluciones y Reformas que fortalezcan la rectoría del Ministerio del MOPT y densustento al PES, oficializadas e implementadas	Cantidad de Directrices, Decretos Ejecutivos, Resoluciones y Reformas publicadas en el Diario Oficial La Gaceta	Documentos publicados en el Diario Oficial La Gaceta	0/2018	1	1	1	1	1	1	Normativa del Sector publicada en el Diario Oficial La Gaceta	Cuantifica las publicaciones de alto impacto a nivel de la rectoría de transportes e infraestructura.
Sector orientado hacia el modelo de Gestión para Resultados de Desarrollo (GpRD)	PEI con enfoque de GpRD	Planes estratégicos institucionales	1/2018	3 (CTP, INCOFER, MOPT)	1(INCOP)	2(CETAC CONAVI)	3(CNC, COSEVI, JAPDEVA)			UPI Sector	Para la línea base se considera el PEI de JAPDEVA, aprobado en mayo 2017 y desarrollado con el modelo de gestión para resultados de desarrollo (GpRD). Este PEI deberá volver a formularse en 2022. Para ser contabilizados, los PEI deberán contar con la aprobación correspondiente.
Participación ciudadana en proyectos de obra pública ejecutados por el Sector	Cantidad de proyectos de obra pública que incorporan procesos de consulta ciudadana significativa previo a su diseño definitivo	proyectos consultados	0/2018	6	5	1	3	0	0	SPSMOPT	Previo a la aceptación del diseño final, deberá comprobarse la realización de consultas a la ciudadanía. Todas las Unidades de Planificación Institucional que conforman el Sector, reportan las consultas a SPSMOPT. La totalidad de los proyectos son los proyectos de obra pública del Sector activos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN.
											En el caso del CONAVI, en reunión con la UPI del 4 de marzo, 2019, se informa que los proyectos ya han superado la etapa de consulta ciudadana. En los anexos se incluye el Detalle de la programación respectiva.

Mejores condiciones en las flotas de buses, orientadas hacia la mejora en el servicio de transporte público	Cantidad de concesiones acreditadas, que reúnan mejores condiciones en las flotas de buses	0/2018	Cantidad de concesiones	232	CTP	Se considera año 2021 por ser el año de renovación de las Concesiones. Según criterio del CTP se estima que eventualmente este número podría disminuir por las fusiones que se podrían dar. Este indicador está relacionado con el cambio en la reflotación de autobuses
---	--	--------	-------------------------	-----	-----	--

MATRIZ DE INDICADORES DE PRODUCTOS											
Productos	Indicador/Hito	Unidad de medida	Línea de base/Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Medios de Verificación	Comentarios
Oficinas de Administración de Proyectos (PMO) operando en las instituciones del Sector	Cantidad de oficinas tipo PMO operando		0/2018					1	2	Instituciones del Sector	La PMO se encarga de implementar el sistema de seguimiento y control de proyectos para la toma de decisiones, así como la evaluación ex post de proyectos y la formalización del expediente de gestión de proyecto para la documentación de buenas prácticas.

6.3 Mecanismos de aprobación, ajustes y actualización del PES

Conforme lo dispone el Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, Decreto 41187-MP-PLAN del 21 de junio del 2018, la aprobación del Plan Estratégico Sectorial del Sector Transporte e Infraestructura debe realizarse mediante acuerdo firme del Consejo Sectorial de Transportes e Infraestructura.

El presente Plan Estratégico Sectorial fue aprobado en fecha 31 de mayo de 2019, en sesión No. _02 del Consejo Nacional Sectorial(CNS) de Infraestructura y Transporte y ratificado en reunión del CNS del 27 de noviembre del 2019.

Una vez aprobado el Plan Estratégico Sectorial será publicado, en la página web del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en la dirección:

<http://www.moxt.go.cr/wps/portal/Home/informacionrelevante/planificacion>,

En virtud que el PES-2019-2224 reviste el carácter de plan estratégico de mediano plazo, a instancias de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT, a lo largo de su implementación el PES podrá ser sujeto de ajustes o actualizaciones, en especial cuando en razón de circunstancias imprevistas se generen cambios sustanciales en sus pilares o ejes estratégicos de acción, supuestos, indicadores o fuentes de verificación.

Referencia bibliográfica

Banco Interamericano de Desarrollo (García y García 2010). La Gestión para Resultados en el Desarrollo: Avances y desafíos en América Latina y el Caribe. Washington. EEUU.

Banco Interamericano de Desarrollo (2014). Plan Nacional en Logística de Cargas, PNLog Costa Rica, 2014-2024. San José. Costa Rica.

Banco Interamericano de Desarrollo (García y García 2011). Seguimiento y evaluación de los resultados. En: Gestión para resultados en el desarrollo en gobiernos subnacionales. Washington. EEUU.

Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica, CFIA (2010). Pensar en Costa Rica 2025. Una propuesta integral de planificación estratégica de la infraestructura nacional. San José. Costa Rica.

Contraloría General de la República (2018). Memoria Anual 2017. San José, Costa Rica.

Echaveguren, T (2016). Resiliencia de las redes viales. Ponencia en Seminario: Desafíos para una red vial resiliente. Santiago. Chile.

La Gaceta, Diario oficial de Costa Rica (6 diciembre 2017). No.231. Directriz Nº 093-P. Gestión para Resultados en el Desarrollo, dirigida al Sector Público. San José. Costa Rica.

Ministerio de Planificación y Política Económica (2018). Elementos básicos de prospectiva estratégica y visión a largo plazo. San José. Costa Rica.

Ministerio de Planificación y Política Económica (2014). Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018: Alberto Cañas Escalante. San José. Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2018). Memoria Institucional 2016-2017. San José. Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2013). Plan Estratégico Sectorial 2014-2018. San José. Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. San José. Costa Rica.

Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2017). Política pública sectorial de la modernización del transporte público modalidad autobuses del área metropolitana de San José. San José. Costa Rica.

Púras, J.M (2014). Manual sobre gestión para resultados del desarrollo. Madrid. España.

Anexos

Anexo 1: Listas de asistencia en cada taller

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Auditorio Tránsito - MOPT Central

Fecha: 26.04.2018 Instructor(a): E. Barquero

Tema: Plan Estratégico Sectorial

Hora inicio: 7:30 am Hora finalización:

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Maria Vega Elizondo	2.579.149	CETAC - DGAC	22428034	mvega@dgac.go.cr	
2	Silvana Solano Solis	2-648-581	CETAC - DGAC	2242-80-99	osolano@dgac.go.cr	
3	Silma López Viñquez	2-385-119	CETAC - DGAC	22428033	vlopez@dgac.go.cr	
4	Mario Alvarado Fernández	113210570	MOPT	25232783	mdurante@mopt.gob	
5	Darling Montoya Túringo	3456-512	CNC	2553-0211	dmontoya@cnc.gob	
6	Thais San Luis Chirino	4110681	SPS - MOPT	2523 2800	tsanchez@mopt.go	
7	Jorge Araya Gómez Galdón	108740853	SPS - MOPT	2523 2087	jorgar@mopt.gob	
8	Juan D. Pachón	1-586-314	CTP - MOPT	2586 4025	jpachon@ctp.gob	
9	MARCO CARRASCO REYES	1876-395	CTP	2586- 9010	mcarrasco@ctp.go	
10	Pedro Heckel Guillén	3-382-418	VPI - MOPT	2523-2784	omekbel@mopt.go	
11	Diego Arias Alvarado	1-1295-0941	VPI - MOPT	2523-2587	danias@mopt.go	
12	Jennifer Vargas Sandoval	1920 295	GIZ	8705-4900	jennifer.vargas@giz.de	
13	Auxiliadora Corcante Ioni	2369 523	GIZ	8705-4905	auxiliadora.corcante@giz.de	

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: _____

Fecha: _____ Instructor(a): _____

Tema: _____

Hora inicio: _____

Hora finalización: _____

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Maria Herrera Segura	104570028	ZNOFER		mherreng@znofer.gcr	MHS
2	Eduardo Barquero Salano	3-213-853	GIZ	22551381	Eduardo.Barquero@yul. G	
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Auditorio Tránsito

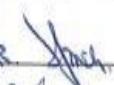
Fecha: 27.04.2018

Instructor(a): E. Barquero

Tema: Plan Estratégico Sectorial MOPT

Hora inicio: 7:30 am

Hora finalización:

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Jeanette María Usoán	1-589-321	trasm	2522-0823	3maria@csig.go.cr	
2	Roxana Rodríguez Argueta	2-452-915	Cosey	2522-0823	rrodriguez@csig.go.cr	
3	Kerla Piedra Alfonzo	11129-38	Depalera	2259-2366	k.piedra@jpddevi.go.cr	
4	MELVIN Gutiérrez Montero	105620138	CONAVI	2202-5327	melvin.gutierrez@conavi.go.cr	
5	Diego Arias Alvarado	11285041	UPI-MOPT	2523-2582	dariascal@mopt.go.cr	
6	Darling Montoya Zúñiga	3456-512	CNC	2203-0211	dmontoya@cnc.go.cr	
7	Isabel Rivera Solano	9105-440	SPS	2523-2440	isivera@mopt.go.cr	
8	Ibag San Luis Quines	4140-681	SPS-MOPT	2523-2800	isaluis@mopt.go.cr	
9	Victor Felipe Zúñiga Ponce	2-396-601	UPI-MOPT	2523-2260	vzuniga@mopt.go.cr	
10	Polando Alvaro Marrero	10898053	Planif-conavi	2202-5555	polando.alvaro@conavi.go.cr	
11	Consuelo Sánchez Fernández	108610420	Planif-conavi	2202-5647	consuelo.sanchez@conavi.go.cr	
12	Maria Laff Mejia	105560248	Planif-conavi	2202-5552	marielaff@conavi.go.cr	
13	Andrea Solórzano	107440290	Conavi	2202-5394	andrea.solorzano@conavi.go.cr	

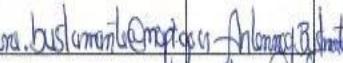
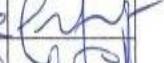
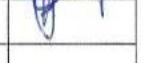
LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Auditorio Tránsito

Fecha: 27.08-2018 Instructor(a): E Basquero

Tema: Plan Estratégico Sectorial MOPT

Hora inicio: 7:30 a.m. Hora finalización:

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Florimene Bustamante Salazar	110470490	UPI-MOPT	252325291	florimene.bustamante@mpo.gob.ec	
2	Auxiliar do Casante Iván	2369523	617	87754905	auxiliarcasante.casante@giz.de	
3	Jennifer Vargas Sandoval	1920295	617	87054900	jennifer.vargas@giz.de	
4	Edmundo Burgos Sotomayor	3-213-853	617-MOPT	22551381	Edmundo.Burgos@mpo.gob.ec	
5	Noticia H. y C. Ecuador	6-18207	INCOOP	26349155	noticia@cooperaciongob.ec	
6	Pedro Mackel Buitün	3-383-418	UPI-MOPT	25232784	p.mackel@mpo.gob.ec	
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Colegio Federado de Ingenieros y
Arquitectos, CFIAS Fecha: 11.05.18 Instructor(a): GIZ/Eduardo Borges
Tema: Procesos Planificación Sectorial, PES/mopt Hora inicio: _____ Hora finalización: _____

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Andrea Sob R	1-744-294	CONAVI	2202-5354	andrea.soberon@conavi.gob.cr	
2	MELVIN GUTIERREZ M	1-562-138	CONAVI	2202-5327	melvin.gutierrez@conavi.gob.cr	
3	Ronsuelo Sáenz Fernández	1-861-420	CONAVI	2202-5300 ext 5647	ronsuelo.saez@conavi.gob.cr	
4	Darlyn Montoya Enigma	3-56512	CNC	2253-0211	darlymontoya@cnc.gob.cr	
5	Maria Yolanda Mejia	10356-0249	CONAVI	2202-5552	maria.yolanda.mejia@conavi.gob.cr	
6	Rolando Arias N	10898-0531	CONAVI	2202-5555	rolando.arias@conavi.gob.cr	
7	Karla Piedra Alvaro	11123-978	JAPPEJO	27490366	kpiedra@jappejo.gob.cr	
8	Vilma Lopez Viquez	2-385-119	CETAC/DGAC	2242-8000	vllopez@dgac.gob.cr	
9	Rafael Chidolyo	1-021-515	CONACBEN	2242-8000	rafael.chidolyo@conacben.gob.cr	
10	Maria Herreria Geronimo	11451-0928	INCIFER	2542-5880	mherrem@incifer.mci.gob.cr	
11	Jennifer Vargas Sandoval	1920293	GIZ	8705-4900	jennifer.vargas@giz.de	
12	MARIO CARAVACA REYES	1-046-395	CTP	2586-9010	mcaravaca@ctp.gob.cr	
13	LUIS Diego Poveda	1-586-34	CTP	2586-9025	Lpoveda1010@hotmail.com Lpoveda1010@ctp.gob.cr	

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: _____

Fecha: _____ Instructor(a): _____

Tema: _____

Hora inicio: _____

Hora finalización: _____

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Gloriana Jiménez Vásquez	203150103	MOPT	62088598	glorij7703@gmail.com	
2	Diego Arias Alvarado	11285941	UPI-MOPT	25232587	dariasal@mopt.go.cr	
3	Pedro Merlelbel Gutiérrez	3883-418	UPI-MOPT	2523-2784	pmerlelbel@mopt.go.cr	
4	Julio Mirendel Durán	1-691-673	UPI-MOPT	2523 2781	mirendel@mopt.go.cr	
5	Roxinie Rodríguez	2452-457	CASEVI	2010 7018	rrodriguez@casevi.go.cr	
6	Jeanette Moscón Chacón	1-589-321	CASEVI	2522-0823	smoscón@casevi.go.cr	
7	Dixbel C. Riverolalas	9-105-443	MOPT-SPS	2523-2870	riverolalas@mopt.go.cr	
8	Ihys San Lee Chiuín	11140681	MOPT-SPS	2523 2800	ihyslee@mopt.go.cr	
9	Rosa Seel Augule V	3367855	MOPT- UPI	2539 5693	raugulev@mopt.go.cr	
10	Eduardo Barrantes Solano	3213-853	GIZ-MOPT	22551381	Eduardo.Barrantes@giz.de	
11	Auxiliadora Gómez González	2369523	UPI	87054905	auxiliadora.gomez@giz.de	
12						
13						

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Auditorio Tránsito MOPT

Fecha: 25.05.2018 Instructor(a): 612

Tema: Proceso PES MOPT

Hora inicio:

Hora finalización:

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	de la Piedra Alfonso	11123978	Jupolera	27990366	Kpiedra@jupolera.gcr K.P.	
2	Darling Montoya Benígo	3456512	CNC	2053-0211	dmontoya@cncgcr.com D. Montoya	
3	José C. Rivero Solano	9-105-4405PS-		25232440	jrivero@mopt.gcr J. Rivero	
4	Ihiz San Lee Quiroz	4140681	SPS	2523 2800	isaneli@mopt.gcr I. San Lee	
5	Vilma López Víquez	2-385-119	CETAC / DGAC	2242 8049	vllopez@dgac.gcr V. López	
6	Javier Julie Zúñiga Ponce	2-396-601	UPI - MOPT	2260	jzuniga@mopt.gcr J. Zúñiga	
7	Diego Arias Alvarado	11285141	UPI - MOPT	2587	dariasal@mopt.gcr D. Arias	
8	Cierto Gómez Gómez	6-212-355	INCOP	26349155	cgomez@incop.gcr C. Gómez	
9	Roxana Rodríguez Agüero	2-452-405	CASEVI	25220715	rrodriguez@casevi.gcr R. Rodríguez	
10	Jeanette Montes Bocan	1-583-321	CASEVI	2522-0873	jmontes@casevi.gcr J. Montes	
11	Maria Lilia Mijia	105660248	CONAVI	2202 5552	mlilia@conavi.gcr M. Lilia Mijia	
12	Consuelo Saenz Fernández	1861420	CONAVI	20025300	consuelo.saenz@conavi.gcr C. Saenz	
13	Marcos Caicedo Díaz	1876395	CTP	2586 9010	mcaicedo@ctp.gcr M. Caicedo	

LISTA DE ASISTENCIA.

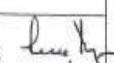
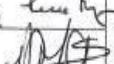
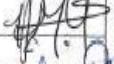
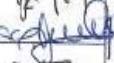
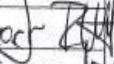
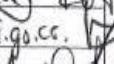
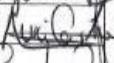
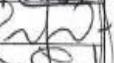
Lugar: _____

Fecha: _____ Instructor(a): _____

Tema: _____

Hora inicio: _____

Hora finalización: _____

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Luis Diego Paredano	1-586314	CTP	25869025	lparedano@ctp.mopt.gob.ec	
2	Pedro Meekbel Guillén	3-383-418	UPI - MOP	2523-2784	pmeekbel@mopt.gob.ec	
3	Jaime Arguedas C	108740853	SPS	25232037	jaimearguedas@mopt.gob.ec	
4	Julio Mijanilla Díaz	106410678	UPI - MOP	2581	j.mijanilla@mopt.gob.ec	
5	Polando Arias Narváez	108980531	CONAVI	2202-5555	polandoarias.narvaez@conavi.gob.ec	
6	Melvin Gutiérrez Montero	105620138	CONAVI	2202-5327	melvin.gutierrez@conavi.gob.ec	
7	Auxiliadora Cárdenas Ibarra	2369523	GIZ	87054905	auxiliadora.cardenas@giz.de	
8	Jennifer Vargas Sandoval	1920295	GIZ	87054900	jennifer.vargas@giz.de	
9	Eduardo Bargent Solano	3-2134853	GIZ - MOP	22551381	eduardo.bargent@mopt.gob.ec	
10						
11						
12						
13						

LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Auditorio Sede de Tránsito

Fecha: 08 Junio 2018 Instructor(a): GIZ

Tema: PES-MOPT

Hora inicio: 7:30 a.m. Hora finalización: 2:30 p.m.

No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Vilma López Viquez	2-385-119	CETAC-D6AC	22428049	vlopez@dgac.go.cr	
2	Rafael Hidalgo Fonseca	1421 515	CETAC-D6AC	22428056	r.hidalgo@dgac.go.cr	
3	Josébel Riveras Solano	9-105-440	SPS-MOPT	25232440	jriveras@mopt.go.cr	
4	Rosa Izel Angulo U.	3367 855	UPI-MOPT	25395693	raangulo@mopt.go.cr	
5	Víctor J. Zúñiga Pérez	2-396-601	UPI-MOPT	2523 3260	vzuniga.p@mopt.go.cr	
6	Luis Diego Pineda D.	1-586-314	UPI-CTP	2586 9025	l.pineda@ctp.go.cr	
7	MARCO CARAVACA REYES	1896 395	Planeación-CTP	2586 9010	mcaravaca@ctp.go.cr	
8	Rafael Chávez N.	1-0816-0744	UPI-Cosevi	2522-0824	rchan@ctp.go.cr	
9	Roxana Rodríguez Agüedas	2-452-488	Cosevi	25220718	rrodriguez@ctp.go.cr	
10	Diego Añas Alvarado	11285991	UPI-MOPT	25232587	danielsale@mopt.go.cr	
11	Rolando Arias Narváez	108980531	CONAVI	2202-5555	rolando.arias@conavi.go.cr	
12	Melvin Gutiérrez Montero	105620138	CONAVI	2202-5327	melvin.gutierrez@conavi.go.cr	
13	Consuelo Saénz Fernández	10861-0420	CONAVI	2202-5300 ext 5647	consuelo.saenz@conavi.go.cr	

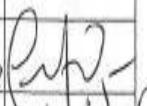
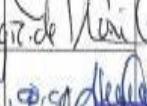
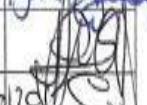
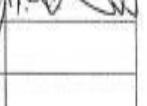
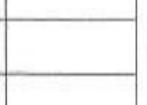
LISTA DE ASISTENCIA.

Lugar: Auditorio Sala de Tránsito

Fecha: 08 de Junio 2018 Instructor(a): 612

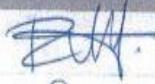
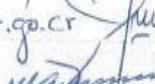
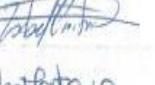
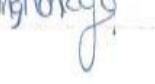
Tema: PES - MOPt

Hora inicio: 7:30 a.m. Hora finalización: 2:30 p.m.

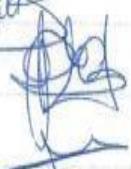
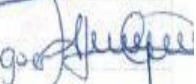
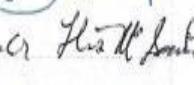
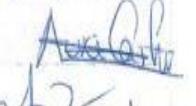
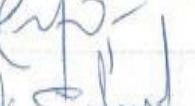
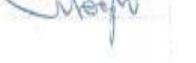
No.	Nombre	Cédula	Institución	Teléfono	Correo electrónico	Firma
1	Jennifer Vargas Sandoval	920295	612	87054900	jennifer.vargas@giz.de	
2	Ariadna Pucante Roní	2369523	612	87054905	ariadna.pucante@giz.de	
3	Joyce Arguedas Calderón	108740053	SPS	2037/2038	joycearguedas@giz.de	
4	Pedro Meckel Guillén	3-383-418	UPI MOPt	2784	pmekbel@giz.de	
5	Eduardo Barquero Salano	3-213-853	612 - MOPt	22551381	Eduardo.Barquero@giz.de	
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

PROCESO PES/ TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA
PROYECTO MITRANSPORTE
V Taller: Formulación Plan Estratégico Sectorial PES/MOPT
25.06.2018 / MOPT

PARTICIPANTES

NR.	NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELÉFONO + E-MAIL	FIRMA
1	Rolando Arias	CONAVI	2202-5555 rolando.arias@conavi.gcr	
2	Consuelo Saenz	CONAVI	2202-5300 ext 5647 consuelo.saenz@conavi.gcr	
3	Maria Leticia Mejia	CONAVI	2202-5552 maria.leticia.mejia@conavi.gcr	
4	Diego Arias Alvarado	UPI-MOPT	2523-2587 diego.arias@mopt.gcr	
5	Victor Julio Zúñiga Perea	UPI-MOPT	2523-2260 victor.zuniga@mopt.gcr	
6	Miguel Madrigal Gutiérrez	DF-INFOFER	2542-5808 mmadrigal@infofer.gcr	
7	MARCO CARAVACA R.	CTP	25664010 marco.caravaca@ctp.gcr	
8	LUIS Diego Poveda	CTP	2586-9025 luis.poveda@ctp.gcr	
9	Rosa Bel Agustín V.	UPI-MOPT	2539-5693 rosa.agustin@mopt.gcr	
10	José C. Rivero Solas	SPS-MOPT	2523-2470 jose.rivero@mopt.gcr	
11	Darling Montoya	CNC	2501-0400 darling.montoya@cnc.gcr	

Las personas firmantes están de acuerdo con que se circule esta lista a los participantes.

NR.	NOMBRE	INSTITUCIÓN	TELÉFONO + E-MAIL	FIRMA
12	María Herrera Seguro	Incofer	2542-5888	
13	Pedro Heckel Guillén	UPI-MOPT	2523-2784 pheckel@mopt.gob.cl	
14	Julio Miranda Duarán	UPI-MOPT	2523-2781	
15	Jayc Arguedas C	SPS-MOPT	2523-2037 jarguedas@mopt.gob.cl	
16	Ihia San Luis Jiménez	SPS-MOPT	2523-2800 ihialee@mopt.gob.cl	
17	Jeanette Marisol Cosevij	Cosevij	2522-0823 Jmoris@CSU.gob.cl	
18	Roxana Rodríguez Arguedas	Cosevij	20100718 rrodr@CSU.gob.cl	
19	Auxiliadora Escandón	612	87054925 escandonaux@gmail.com	
20	Jennifer Vargas Sandoval	612	87054900 jennifer.vargas@giz.de	
21	Eduardo Barquero Salom	617	87054898 Eduardo.Barquero@giz.de	
22				
23				
24				
25				
26				

Las personas firmantes están de acuerdo con que se circule esta lista a los participantes.

Anexo 2

Vinculación de líneas de acción con indicadores y productos

Resultado 1: Sistema de transporte público intermodal eficiente, que garantiza tiempos mínimos de traslado, seguridad, confort y menor costo e impacto ambiental. (incluye movilidad urbana y transporte masivo de pasajeros)		
Líneas de Acción	Matriz de Indicadores de Impactos	Matriz de Indicadores de Productos
	Indicador	Producto
1. Implementando el Plan Piloto del Decreto Ejecutivo 40545-MOPT “Política Sectorial para Modernizar el Transporte Público”, en modalidad autobús sectorizado con buses de alta capacidad, carriles exclusivos y estaciones intermodales.	Porcentaje de incremento acumulado de personas que utilizan el sistema de transporte público en modos de autobús y tren, respecto al año base.	Primera etapa de la modernización del tren rápido de pasajeros con modelo de negocio definido e inicio de ejecución de obras
2. Desarrollo de infraestructura para la implementación del proyecto de sectorización.	Reducida la contribución del sector transporte a las emisiones de dióxido de carbono del país	Modelo de negocio para la vinculación del tren de carga entre Ciruelas de Alajuela y Puerto Caldera avalado por INCOFER
3. Desarrollar por etapas el nuevo sistema ferroviario eléctrico planificado de manera intermodal (TRP). BPIP: 002192		Troncales implementadas
4. Construcción de las estaciones de intercambio.	Cantidad de nodos de intermodalidad de transporte público operando	
5. Implementación del pago electrónico en el sistema de transporte masivo de pasajeros.	Porcentaje de autobuses monitoreados por GPS a través de aplicación de información al usuario	Estaciones intermodales construidas a partir del concepto definido y modelo de negocio diseñado
6. Impulsar el desarrollo de modos de transporte sostenible y no motorizado.	Porcentaje de las nuevas concesiones que incorporan requisitos de acreditación de los operadores del Sistema de Transporte Público	Pago electrónico de transporte masivo de pasajeros
7. Desarrolladas plataformas de información al usuario del transporte urbano masivo.		Plataformas de información al usuario a partir del modelo de negocio diseñado
8. Elaboración de estudios para la construcción del ferrocarril de carga		

Resultado 2: Sistema de transporte por carretera costo– eficiente, que opera en forma integrada con otros modos de transporte, acorde con la demanda para personas y mercancías, que propicie el transporte intermodal y un uso más eficiente de los derechos de vía para otros servicios.

Líneas de Acción	Matriz de Indicadores de Impactos	Matriz de Indicadores de Productos
	Indicador	Producto
1. Rehabilitación y Ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N° 1 Interamericana Norte, sección Barranca - Limonal (BPIP: 001686)	Percepción del usuario sobre el tránsito en carreteras	Vías de la Red Vial Nacional mejoradas
2. Rehabilitación y Ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N° 1 Interamericana Norte, sección Cañas - Limonal (BPIP: 001686)	Percepción del usuario sobre el estado general de las calles y carreteras	Vías de la Red Vial Cantonal mejoradas en el marco del PRVC
3. Adecuación y Rehabilitación del Tramo Palmar Norte - Paso Canoas. (BPIP: 001684)	Gestión del Riesgo en la Planificación del Desarrollo	Programa de Infraestructura de apoyo a la movilidad urbana en la GAM, priorizados de la Administración Alvarado Quesada
4. Mejoramiento de la sección: Birmania - Santa Cecilia y la construcción y rehabilitación de los puentes de la sección: La Cruz - Santa Cecilia (BPIP: 001685)		Mantenimiento y conservación de la Red Vial Nacional
5. Mejoramiento del Tramo Paquera - Playa Naranjo, sobre la Ruta Nacional N° 160 en el Golfo de Nicoya.(BPIP: 000746)		
6. Estudios, Diseño y construcción de los Intercambios Viales en la Lima (BPIP: 001688) y Taras (BPIP: 001687) de Cartago		
7. Construcción Puente binacional sobre Río Sixaola entre Costa Rica y Panamá. (BPIP: 000891)		
8. Proyecto ampliación Corredor Vial San José - Caldera (RUTA N° 27)		
9. Ampliación del Corredor Vial San José-Cartago		
10. Mejoramiento de la carretera San José – San Ramón (BPIP: 002172)		
11. Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la RN 32, sección: intersección con la RN 4- Limón por parte del CONAVI (BPIP: 001546)		
12. Estudios, Diseño y construcción de la RN N°39- Circunvalación Norte, sección Uruca RN 108 - RN 32 (BPIP: 001197)		
13. Construcción de paso a desnivel en la intersección de las RN 39 y 215, Rotonda de Zapote "Garantías Sociales" (BPIP: 001439)		
14. Construcción del paso a desnivel en la Rotonda de Guadalupe (BPIP: 001457)		
15. Duplicación Puente Río Virilla Ruta 32 (BPIP: 001469)		
16. Construcción del tramo: Bernardo Soto – Sifón. Punta Sur (BPIP: 0001203)		
17. Construcción Sifón –Abundancia) (BPIP: 00571)		
18. Concluidos y en operación intervenciones del Programa de Infraestructura de apoyo a la Movilidad Urbana en el GAM, clasificados por la Administración Alvarado Quesada como críticos para la fluidez del tránsito en el Área Metropolitana.		
19. Estudio de preinversión: Mejoramiento de las Rutas Nacionales No. 4 y 35		

Líneas de Acción
20. Construcción y rehabilitación de caminos y puentes de la Red Vial Cantonal (BPIP: 002484)
21, Conservación de la red vial nacional en lastre mediante obras de mantenimiento vial, a través de las Direcciones Regionales de la División de Obras Públicas y Transportes (BPIP 002459)
22, Ruta N° 017 - Mejoramiento sección El Roble - Angostura – Cocal
23. Ruta N° 147 - Construcción de estructura de paso, sobre Quebrada Seca
24. Ruta N° 121 - Diseño de la ampliación de la sección Santa Ana-Río Oro-Piedades.
25 Ruta N° 121 - Ampliación de la sección San Rafael de Escazú-Quebrada Yeguas
26. Ruta N° 606 - Actualización del diseño y planos de catastro de la sección No. 6: Santa Elena – El Dos Tilarán.
27 Ruta N° 248 - Mejoramiento de la sección Río Jiménez - quebrada sin nombre, Guácimo, Limón.
28 Ruta 32 - Mejoramiento de la sección río Virilla - Intersección con Ruta Nacional No. 220
29. Ruta 147 - Mejoramiento de la sección río Virilla - Intersección con Ruta Nacional No. 122
30. Ruta N° 117 - Construcción del puente sobre el río Tibás, sección intersección RN 116 - Intersección RN 32.
31. Ruta N° 116 - Construcción del puente sobre el río Tures.
32. Ruta N° 204 - Construcción del puente sobre el río María Aguilar
33,.Ruta N° 3 - Construcción del puente sobre el río Ciruelas
34, En coordinación con la CNE se realiza un diagnóstico de las infraestructuras propensas a riesgos por desastres naturales y se implementan medidas para su mitigación.
35, Programa de acciones de Seguridad y Movilidad vial Integral
36,. Definido y en implementación el nuevo esquema de la revisión técnica vehicular.

Resultado 4: Los puertos, aeropuertos y las vías terrestres (carreteras y ferrovías) del país satisfacen la demanda de servicios de transporte de carga y pasajeros.

Líneas de Acción	Matriz de Indicadores de Impactos	Matriz de Indicadores de Productos
	Indicador	Producto
1. Construcción, operación y mantenimiento de una Terminal de Contenedores en Puerto Moín (TCM) que consiste en la Fase 2B de 20 Ha y Fase 3 con 20 Ha	Ranking del Índice de Competitividad Global (ICP) del Foro Económico Mundial, para cada modalidad	Política Nacional de Logística y Movilidad oficializada
2. Construcción, operación y mantenimiento de una Megaterminal de Trasbordo de Contenedores.		Rompeolas de Puerto Caldera rehabilitado
3. Nueva terminal de contenedores de Caldera		Puertos de cabotaje rehabilitados y en funcionamiento
4. Rehabilitación y Reforzamiento del rompeolas de Puerto Caldera (BPIP: 001339).		Tránsito marítimo regulado en Puerto Moín
5. Mejoramiento de las Terminales de Transbordadores del Golfo de Nicoya: Barrio El Carmen de Puntarenas, Paquera y Playa Naranjo (BPIP: 001692)		Proyectos del Plan Maestro de Aeródromos en operación
6. Elaboración de Plan Maestro del Litoral Pacífico, con énfasis en Puerto Caldera (BPIP: 002199), incluyendo las plataformas logística, estaciones intermodales y la vinculación del sistema ferroviario al Plan Maestro del Puerto de Caldera .		Planes Maestros de Aeropuertos Internacionales en ejecución
7. Desarrollo de sistemas de tráfico marítimo en Moín.		Transporte de pasajeros vía marítima local e internacional
8. Desarrollo de servicios graneleros en Moín.		Operaciones marítimas locales e internacionales por año
9. Construcción del Puesto 5-7 en Moín (BPIP 1550)		Transporte de pasajeros vía aérea local e internacionalmente
10. Muelle de Puntarenas: -Rehabilitación y reforzamiento- Puente de acceso (Financiado por medio del fideicomiso)		Operaciones aéreas locales e internacionales por año
11. Obras de mejoramiento en muelle de Quepos		Planes Maestros del Litoral Caribe y Pacífico en ejecución
12. Obras de mejoramiento en muelle de Golfito		
13. Instalación de paneles solares en Muelle de Puntarenas y Quepos		
14. Elaborados los Planes Maestros para el desarrollo de los puertos del litoral Caribe, incluyendo las plataformas logísticas y estaciones intermodales.		
15. Actualización del Plan Maestro de Aeródromos Locales y elaboración del Plan de Inversión de Aeródromos Locales		
16. Elaborado el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional de Limón		
17. Actualizado el Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.		
18. Mejoramiento de áreas de servicio en lado tierra para el Aeródromo de San Isidro de Pérez Zeledón (BPIP: 002320)		
19. Mejoramiento de los pavimentos de la pista de aterrizaje, calles de rodaje de conexión adyacentes y plataforma del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (BPIP: 001567)		
20. Mejoramiento del Aeródromo de Guápiles (BPIP: 001189)		

Líneas de Acción
21. Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase I (BPIP: 002401)
22. Mejoramiento del Aeródromo de Palmar Sur Fase 1 (BPIP: 002396)
23. Mejoramiento del Aeródromo de Golfito Fase 1 (BPIP: 002127)
24. Mejoramiento del Aeródromo de Drake, Fase II (BPIP: 001186)
25. Mejoramiento del Aeródromo de La Managua , Quepos, (BPIP: 001172 y 001184)
26. Mejoramiento del Aeródromo de Puerto Jimenez Fase II (BPIP: 002134)
27.. Expropiación en Puerto Jimenez para el proyecto Mejoramiento del Aeródromo de Puerto Jimenez Fase II
28.. Mejoramiento del Aeródromo de Palmar Sur Fase II (BPIP: 002396)
29. Mejoramiento del Aeródromo de Upala Fase II (BPIP: 002401)
30. Diseño Y Construcción de la Terminal del Aeropuerto Internacional de Limón, Seguridad y Vigilancia Aérea, Servicios y Obras Conexas (BPIP: 002398)
31. Mejoramiento Integral del AITBP. (BPIP: 002544)
32. Mejoramiento del Aeródromo de Tortuguero (BPIP: 002395)
33. Aeródromo de Nicoya: Construcción de una Terminal Aérea y una plataforma para 2 aeronaves Tipo B y área para futuros hangares para aviación agrícola. En proceso de inscripción (su continuidad depende de los resultados de la actualización del Plan de Aeródromos Locales).
34. Aeródromo de Bataan: Ampliación de Pista, franjas de seguridad, mejoramiento de las evacuaciones pluviales, malla perimetral y Construcción de un Módulo Terminal Aérea. En proceso de inscripción. (su continuidad depende de los resultados de la actualización del Plan de Aeródromos Locales). Las expropiaciones requeridas para la ampliación del aeródromo ya fueron realizadas.
35 Mejoramiento de la pista del Aeródromo de Golfito. (BPIP 002127)
36. Completar las obras del Plan Maestro vigente del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría
37. Definido el esquema de operación del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, ante el vencimiento de la gestión interesada en 2025.

Resultado 5: El país dispone de un Sector de Infraestructura y Transportes organizado de manera óptima para responder a los retos y necesidades de servicios de transporte y movilidad de los usuarios.

Líneas de Acción	Matriz de Indicadores de Impactos	Matriz de Indicadores de Productos
	Indicador	Producto
1. Implementadas directrices, decretos ejecutivos y reformas a la normativa del Sector, fortaleciendo el rol rector del Ministro del MOPT para atender de manera efectiva la gestión de activos de transporte, según lo demande el desarrollo socio-económico del país.	Índice de Gestión Institucional de la CGR	Directrices, Decretos Ejecutivos, Resoluciones y Reformas que fortalezcan la rectoría del Ministro del MOPT y den sustento al PES, oficializadas e implementadas
2. Oficializada la Política Nacional de Logística y Movilidad de Costa Rica.		Sector orientado hacia el modelo de Gestión para Resultados de Desarrollo (GpRD)
3. Negociación, formalización y refrendo de contratos de concesión en materia de transporte público.		Participación ciudadana en proyectos de obra pública ejecutados por el Sector
4. Iniciado el proceso de transición hacia el modelo de Gestión Para Resultados, en todos los órganos adscritos y divisiones, gerencias, direcciones, unidades y dependencias del Sector.		Mejores condiciones en las flotillas de buses, orientadas hacia la mejora en el servicio de transporte Público.
5. Creada y en funcionamiento la Oficina de Administración de Proyectos del Sector en la Secretaría de Planificación Sectorial, que impulse el funcionamiento interdisciplinario de funcionarios del MOPT y sus órganos adscritos.		Oficinas de Administración de Proyectos (PMO) operando en las instituciones del Sector
6. Creadas y en funcionamiento las Oficinas de Administración de Proyectos en cada entidad adscrita al MOPT, como órganos de apoyo y coordinación para proyectos.		

Líneas de Acción
7. Diseñada e implementada la metodología para incorporar la participación ciudadana en proyectos del Sector
8. Se realizan las reformas a las leyes pertinentes al sector, contempladas en el PNT.
9. Programas de capacitación alineados con las líneas formativas contempladas en el PNT, particularmente en las siguientes temáticas: movilidad, logística, figuras de financiamiento, sistemas de monitoreo y evaluación, Asociaciones Público Privadas (APPs).
10. Plan de financiamiento para el Sector Transporte e Infraestructura

Anexo 3

Detalle de proyectos programados en etapa de preinversión o ejecución por Institución del Sector

Preinversión

Institución	2019	2020	2021	2022	2023	2024
MOPT			3	1	0	0
JAPDEVA	0	1	0	4	0	0
COSEVI			2	0	0	0
INCOFER *						
CETAC			8 Activos, 17 suspendidos			
INCOP					Sin prog pre establecida	
CTP*						
CNC			4	6	2	1
CONAVI			10	10	10	10
CNC			4	6	2	1
Total			31	27	14	12

*INCOFER no remitió la referencia de la programación. El CTP indicó que por su naturaleza no tiene programación de proyectos a inscribir relacionados con el indicador

Ejecución

Institución	2019	2020	2021	2022	2023	2024
MOPT			11	9	8	4
JAPDEVA	0	0	0	0		Por definir
COSEVI			9	6	4	4
INCOFER						
CETAC			2 Proyectos Pista AIDOQ Pista Quepos	2 Proyectos Pista AIDOQ Terminal AIL		
INCOP			3	1	1	5
CTP						
CNC			2	2	4	7
CONAVI			13	9	7	7
Total			40	29	24	27

Anexo 4

Programación del indicador relacionado a la cantidad de proyectos de obra pública que incorporan

Institución	2019	2020	2021	2022	2023	2024
MOPT			1	0		
COSEVI			1	1	1	1
CNC			0	6	1	1

	Matriz Indicadores de Producto	Programa Infraestructura de apoyo a la movilidad urbana en el GAM	Intervenciones	Horizonte de implementación de las intervenciones
R.1 Producto	Troncales implementadas	Indicador Producto R1, Longitud de carriles exclusivos instalados para el transporte público masivo	Implementación de carriles exclusivos	Carriles exclusivos :Desamparados centro, Vía 104 e Implementar Avenida 3 entre Calles 23 y 1 como vía exclusiva para el transporte público.
				2020
				Tramo carriles exclusivos Los Yoses- Hispanidad
				2020
				Tramo Hatillo 1-Barrio Cuba: Carril exclusivo para Buses
				2021
				Tramo La Colina
				2020
				Tramo San Antonio-Barrio San José: Carril Exclusivo para Buses
				2020
R.2 Producto	Estaciones intermodales construidas a partir del concepto definido y modelo de negocio diseñado	Indicador Producto R1, Número de estaciones de intermodales construidas	Estudios para desarrollar estaciones de integración intermodal	Tramo Barrio San José-Iglesia de San Francisco: Carril Exclusivo para Buses
				2020
				Tramo sobre Ruta 211 Rotonda Y Griega-Intersección con Ruta 204: Carril Exclusivo para Buses
R.3 Producto	Pago electrónico de transporte masivo de pasajeros	Indicador Producto R1 Rutas concesionadas que utilizan el sistema de pago electrónico		2021
				Tibás-Santo Domingo ^{1/}
				2019
R.4 Producto	Plataformas de información al usuario a partir del modelo de negocio diseñado	Indicador Producto R1 Concesionarios de servicios incorporados a la plataforma		El tramo Tibás-Neón Nieto: ya está concluido ^{1/}
				2019
				Para el el tramo Hospital México-Aeropuerto Juan Santamaría, ya se había recibido el informe funcional donde la DGIT (Informe N° MOPT-03-05-01-0605-2018), el cual no recomendaba implementar los carriles exclusivos (ya está concluido). ^{1/}
R.5 Producto	Plataformas de información al usuario a partir del modelo de negocio diseñado	Indicador Producto R1 Concesionarios de servicios incorporados a la plataforma		
				80

	<i>Matriz Indicadores de Producto</i>	Programa Infraestructura de apoyo a la movilidad urbana en el GAM	Intervenciones	Horizonte de implementación de las intervenciones
R.2 Productos	Programa de Infraestructura de apoyo a la movilidad urbana en la GAM, priorizados de la Administración Alvarado Quesada	Cantidad de obras intervenidas	Travesías	Travesía: retorno la Puebla, complementarias Yamuni
			Rehabilitación de travesía	Rehabilitación de travesía San Martín, Tibás: Carril Exclusivo de Buses
			Puente	Virilla
			Reordenamiento (Par vial, incluye recarpeteo y demarcación)	Reordenamiento de: Guadalupe, centro de Tres Ríos, Hatillo Centro. Curridabat Centro, Desamparados centro
			Rotonda	Rotonda: Hacienda Vieja, Yamuni
			Demarcación y eliminación giros	Demarcación y eliminación de giros izquierdos entre Yamuni y Los Figueres
			Intercambio	Intercambio: Los Figueres, Radial Alajuelita
			Nodo de integración	Nodo de integración en el Centro de San José, 15 de setiembre, JACK'S, Recorrido de ingreso y salida del centro de San José (3 troncales). Nodo de integración -retorno San José Centro
			Intersección	Intersección de San Antonio (Rutas 210 y 211): Carril Exclusivo para Buses, Tirrases-La Colina, Brasil de Piedades.
			Rutas, Intersección, transversal, otros	Iglesia-Mi Taberna-Virilla, La Puebla
				Intervención ya concluida
				2020
				2021
				2020
				2020
				2020
				2021
				2021
				2021
				2021