

PES 2026 2030

Plan Estratégico Sectorial

Sector Obras
Públicas
y Transportes



Ministerio de
Obras Públicas
y Transportes

PES 2026 2030

Plan Estratégico Sectorial

Obras Públicas
y Transportes

Secretaría de Planificación Sectorial

Diagramación: Dirección de Relaciones Públicas - MOPT



| Versión | Fecha | Consideración del cambio en el documento |
|---------|-------|--|
| 01 | 2025 | Plan Estratégico Sectorial 2026-2030 del Sector Obras Públicas y Transportes |

| Versión 1 | Nombre | Cargo y Dependencia | Firma |
|-------------------------|-----------------------------|--|-------|
| | Isabel Rivera Solano | Asesora, Proceso de Elaboración de Planes y Proyectos Sectoriales, SPS | |
| | Luis Pablo Ruiz Leandro | Asesor Secretaría Planificación Sectorial | |
| Elaboraron: | Laura Monge Sibaja | Asesora Proceso de Elaboración Planes y Proyectos Sectoriales, SPS | |
| | Roy Allan Jiménez Cespedes | Exfuncionario del Proceso de Elaboración Planes y Proyectos Sectoriales, SPS (desde 23 setiembre 2024) | |
| Revisó y Aprobó: | MBA Mariana Segura Corrales | Directora Secretaría de Planificación Sectorial, MOPT | |

Con colaboración de las siguientes instituciones:

- Consejo Seguridad Vial, COSEVI
- Consejo Nacional de Vialidad, CONAVI
- Consejo Técnico de Aviación Civil, CETAC
- Consejo de Transporte Público, CTP
- Consejo Nacional de Concesiones, CNC
- Ministerio Obras Públicas y Transportes, MOPT
- Instituto Costarricense de Ferrocarriles, INCOFER
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, JAPDEVA
- Instituto Costarricense de Puertos Pacífico, INCOP

Contenido

| | |
|--|----|
| Siglas y Acrónimos | 7 |
| Glosario | 8 |
| Introducción | 10 |
| Contexto Normativo | 11 |
| Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística (2035) | 11 |
| Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (PNT) | 11 |
| Plan Estratégico Nacional 2050 | 12 |
| La Estrategia Económica Territorial para una Economía Inclusiva y Descarbonizada (EETID) 2020-2050 | 13 |
| Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2022-2026 | 14 |
| Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050 | 14 |
| Marco Legal | 15 |
| Contexto General Nacional e Internacional en Adaptación y Mitigación ante cambio climático | 18 |
| Marco de Acción de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres, 2015-2030 | 18 |
| Objetivos del Desarrollo Sostenible | 19 |
| Acuerdo de París | 21 |
| La Nueva Agenda Urbana | 22 |
| Metodología | 24 |
| Coordinación y rectoría para el Plan Estratégico Sectorial | 25 |
| Diagnóstico Sectorial | 25 |
| Transporte Público | 25 |
| Sistema de carreteras | 27 |
| Infraestructura Marítima, aeroportuaria y de ferrocarriles | 27 |
| Gestión de proyectos del sector | 28 |
| Gobernanza | 28 |
| Delimitación de la Problemática | 29 |
| Población Objetivo | 36 |
| Plan Estratégico Sectorial 2026-2030 | 37 |
| Misión | 37 |
| Visión | 37 |
| Ejes Transversales | 37 |
| Resultados del PES | 38 |
| Objetivos | 38 |
| Análisis de Riesgo | 39 |
| Seguimiento y Evaluación | 39 |
| Intervenciones públicas por resultado | 39 |
| Indicadores de gestión sectoriales | 56 |
| ANEXO | 57 |
| Referencias | 78 |

Siglas y Acrónimos

| | |
|-----------------|---|
| AYA | Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados |
| ARESEP | Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos |
| BPIP | Banco de Proyectos de Inversión Pública |
| CGR | Contraloría General de la República |
| CNE | Comisión Nacional de Emergencias |
| CNC | Consejo Nacional de Concesiones |
| CTP | Consejo de Transporte Público |
| CONAVI | Consejo Nacional de Vialidad |
| COSEVI | Consejo de Seguridad Vial |
| DGAC | Dirección General de Aviación Civil |
| DUOT | Desarrollo Urbano Orientado al Transporte |
| EETID | Estrategia Económica Territorial para una economía Inclusiva y Descarbonizada |
| GAM | Gran Área Metropolitana |
| GEI | Gases Efecto Invernadero |
| IFAM | Instituto de Fomento y Asesoría Municipal |
| INCOFER | Instituto Costarricense de Ferrocarriles |
| INCOP | Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico |
| INEC | Instituto Nacional de Estadística y Censos |
| INVU | Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo |
| JAPDEVA | Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica |
| MIDEPLAN | Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica |
| MINAE | Ministerio de Ambiente y Energía |
| MIVAH | Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos |
| MOPT | Ministerio de Obras Públicas y Transportes |
| NAU | Nueva Agenda Urbana |
| ODS | Objetivos de Desarrollo Sostenible |
| OMS | Organización Mundial de la Salud |
| ONU | Organización de las Naciones Unidas |
| PNDIP | Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública |
| PML | Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística |
| PNT | Plan Nacional de Transportes |
| PIB | Producto Interno Bruto |
| PIEG | Política de Igualdad y Equidad de Género |
| PEN | Plan Estratégico Nacional |
| PES | Plan Estratégico Sectorial conocido también como Plan Nacional Sectorial |
| PNS | Plan Nacional Sectorial conocido también como Plan Estratégico Sectorial |
| PNUD | Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo |
| SITP | Sistema Integrado de Transporte Público |

Glosario

Este apartado resume los principales conceptos incluidos en el Plan Estratégico Sectorial.

| Término | Definición | Fuente |
|--|--|--|
| Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) | Es un sistema de información referencial de proyectos de inversión pública de las entidades públicas, independientemente de la fase del ciclo de vida en que se encuentran los proyectos. El BPIP es administrado por la UIP de mideplan. | Normas Técnicas de Inversión Pública |
| Caminabilidad | Término dado a la medida de qué tan amigable es un área para llevar un estilo de vida en el que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie, sin depender de un automóvil. | Foro Económico Mundial) |
| Pago electrónico | El sistema de pago electrónico es un conjunto de herramientas diseñadas para permitir el pago de las tarifas correspondientes del transporte público remunerado de personas a través de tarjetas de débito, crédito o cualquier otro mecanismo que faculte el pago sin la utilización de dinero en efectivo. Herramienta tecnológica que permite el cobro automatizado de la tarifa, la integración de servicios y el monitoreo de variables de oferta y demanda de transporte público. | Programa para un Sistema Integrado de Transporte Público Masivo para la GAM, SITGAM 2020-2035) |
| Concesión | Derecho que el estado otorga, para explotar comercialmente una línea por medio de uno o varios vehículos colectivos, tales como autobuses, busetas, microbuses o similares. | Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores N° 3503, artículo 1) |
| Experiencia de las personas usuarias | Iniciativas orientadas a mejorar la calidad de los servicios de transporte, información al usuario, integración del servicio, facilidad para transbordos, habitabilidad urbana, entre otros. | Programa para un Sistema Integrado de Transporte Público Masivo para la GAM, SITGAM 2020-2035) |
| Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD) | Estrategia de gestión que se centra en el logro de los objetivos para el desarrollo y los resultados (productos, efectos e impactos). | Manual de Planificación con Enfoque para Resultados en el Desarrollo, Mideplan (2016) |
| Hub | El término inglés hub puede traducirse al español como intercambiador, centro logístico o punto de conexión, concentrador o nodo, según los casos. | Diccionario Real Academia Española |
| Intermodalidad | Capacidad del transporte público de asegurar la coexistencia y el encadenamiento de distintos medios de transporte, sin sacrificar la seguridad de ninguno de ellos, en el transcurso de una ruta. | Ley de Movilidad y Seguridad Ciclistica N°9660 |
| Inversión Pública | Conjunto de recursos públicos destinados a mantener o incrementar la formación de capital, fijo o no fijo, que cada institución pretende ejecutar para producir bienes y servicios con sujeción a las metas y a las políticas enunciadas en los instrumentos de planificación vigentes. | Normas Técnicas de Inversión Pública |
| Marco de acción de Sendai | El marco de sendai para la reducción del riesgo de desastres 2015-2030 se adoptó en la tercera conferencia mundial de las naciones unidas celebrada en sendai (japón) el 18 de marzo de 2015. Este es el resultado de una serie de consultas entre las partes interesadas que se iniciaron en marzo de 2012 y de las negociaciones intergubernamentales que tuvieron lugar entre julio de 2014 y marzo de 2015, con el apoyo de la oficina de las naciones unidas para la reducción del riesgo de desastres, a petición de la asamblea general de las naciones unidas. | Naciones Unidas |

| Término | Definición | Fuente |
|--|---|---|
| Plan Estratégico Nacional | Instrumento de largo plazo para la planificación nacional en períodos no menores a 20 años y que se debe actualizar al menos cada 5 años. Es formulado bajo la coordinación técnica de mideplan con el apoyo de las diferentes instituciones, sectores y subsistemas del SNP. | Decreto Ejecutivo N° 37735-Plan, artículo 9) |
| Plan Nacional Sectorial | Instrumento de dirección y planificación sectorial de mediano plazo, para períodos no menores de 5 años. Precisa las responsabilidades institucionales en congruencia con el plan nacional de desarrollo (pnd) y el plan estratégico nacional (pen). | Decreto Ejecutivo N° 37735-Plan, artículo 12 |
| Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública | Marco orientador que define las políticas que norman la acción de gobierno para promover el desarrollo del país, por medio del aumento de la producción y la productividad, la distribución del ingreso, el acceso a los servicios sociales y la participación ciudadana para la mejora en la calidad de vida de la población. Establece de forma vinculante para las instituciones las prioridades, objetivos y estrategias derivadas de esas políticas, que han sido fijadas por el gobierno de la república. | Normas Técnicas de Inversión Pública |
| Preinversión | Es la fase del ciclo de vida del proyecto que comprende cuatro etapas: idea, perfil, prefactibilidad y factibilidad, las cuales corresponden a la elaboración de los estudios de cada etapa. | Normas Técnicas de Inversión Pública |
| Portafolio | Es la agrupación de proyectos y programas para facilitar la gestión en aras del cumplimiento de las prioridades del país o los objetivos estratégicos presentes en los respectivos instrumentos de planificación. | Normas Técnicas de Inversión Pública |
| Política Pública | Curso o línea de acción definida que se expresa en lineamientos y directrices, objetivos estratégicos y acciones sobre diferentes temas relacionados a una temática de interés público que deben guiar y ser implementados por los diferentes actores, tanto del estado como de la sociedad civil. | Guía para la elaboración de Políticas Públicas del MIDEPLAN |
| Rectoría | Es la potestad que tiene el presidente de la república conjuntamente con el ministro del ramo para definir y conducir las estrategias y políticas públicas de cada sector y asegurarse de que estas sean cumplidas, según el decreto ejecutivo 43580-plan (2022). | Normas Técnicas de Inversión Pública |
| Troncalizar | Proceso de jerarquización de las rutas de autobús de manera que se definen líneas troncales de alta capacidad que se alimentan de las rutas secundarias o intersectoriales en los nodos de integración. | SITGAM 2020-2035 |

Introducción

Desde la elaboración de su primera versión en el año 2019, el Plan Estratégico Sectorial (PES) se ha consolidado como el instrumento de planificación de mediano plazo del sector Obras Públicas y Transportes, siendo reconocido como una buena práctica institucional y recibiendo seguimiento constante e ininterrumpido por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial del Sector Obras Públicas y Transportes.

La elaboración del nuevo PES para el período 2025-2030, reviste particular importancia, toda vez que debe considerar lo propuesto en el Plan Estratégico Nacional 2050, establecido por el Ministerio de Planificación y Política Económica y que busca colocar al país en la senda de una economía Descarbonizada, Descentralizada y Digitalizada (3D). Asimismo, el PES se ha constituido en una herramienta encargada de conciliar la visión estratégica de largo plazo establecida en el Plan Nacional de Transportes 2013-2035 y las prioridades determinadas en el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública.

Adicionalmente, el país ha adquirido importantes compromisos para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en la forma de la Estrategia Nacional para la implementación de la agenda 20-30 en la cual el sector Obras Públicas y Transportes figura con importantes responsabilidades en los temas de desarrollo de infraestructura, transporte público y seguridad vial.

En este marco de acción, el Plan Estratégico Sectorial 2025-2030 es una oportunidad para articular las actuaciones y prioridades sectoriales con la planificación nacional de largo plazo. Asimismo, el PES busca erigirse como uno de los principales portafolios de proyectos del sector con aprobación por parte del Consejo Nacional Sectorial, lo que constituye un hito de planificación relevante para el sector Obras Públicas y Transportes.

Desde la Secretaría de Planificación Sectorial, la elaboración del PES ha sido una oportunidad para posicionar el concepto de una movilidad integral y sostenible, basada en la modernización de los sistemas de transporte público, la pirámide de la movilidad, la integración de los distintos medios de transporte y la construcción de infraestructura vital para el desarrollo económico y social del país.

Entre los principales retos identificados, se encuentra la capacidad instalada de las instituciones para llevar adelante procesos de planificación y gestión de proyectos, desde las fases de preinversión y de inversión. El fortalecimiento de las Unidades de Planificación Institucional es un requerimiento generalizado para alcanzar la eficiencia y la eficacia en ejecución de obras públicas.

Una limitante en la formulación del PES (2025-2030), fue que no todas las Instituciones que forman parte del Sector Obras Públicas y Transportes remitieron propuesta de intervenciones e indicadores de gestión. Este fue el caso del AyA, mediante Oficio No. GG-2025-01089, informó a la SPS que decidió no incluir compromisos en el PES 2025-2030, y se comunica que se tienen compromisos en el Plan Estratégico Nacional al 2050, relacionados con agua potable, los cuales se tramitaron por medio del Ministerio de Salud y fueron aprobados por MIDEPLAN.

Contexto Normativo

Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística (2035)

El Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035 (P/M), fue instruido por la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno de los países integrantes del SICA en diciembre del 2017, es una herramienta guía que define para el corto, mediano y largo plazo, la visión, objetivos y acciones sectoriales para los principales modos de transporte de Centroamérica. Se estructura alrededor de estrategias de fortalecimiento y modernización de 11 corredores estratégicos, que se implementarán por fases y niveles, por lo que el PML propone mecanismos de financiamiento e implementación con un horizonte de planificación hasta el año 2035. El PML sigue las directrices de la Política Marco Regional de Movilidad y Logística (PMRML) como lineamiento rector y toma como referencia los esfuerzos previos de planificación relevantes entre los que destacan los Planes Nacionales de Logística de Cargas (PNLOG/PENLOG).

El Plan Maestro toma en cuenta los desafíos globales como el cambio climático, su coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Transformación Digital (DX). Estos factores son considerados para asegurar que el sistema logístico integral propuesto sea relevante y coherente con las necesidades y desafíos actuales y futuros, garantizando un desarrollo resiliente y sostenible para la región. El enfoque del PML es integral y busca abordar de manera holística los diversos aspectos que influyen en el transporte de carga y la logística en la región. Para apoyar la construcción de un sistema integral de movilidad y logística regional, se desarrollaron políticas y programas para tres niveles territoriales: (Nivel 1) Regional: toda Centroamérica; (Nivel 2) Subregional: múltiples países adyacentes; (Nivel 3) Nacional: cada país.

Finalmente, cabe mencionar que el Plan Maestro es el primero en su género y representa un hito para la región centroamericana. La armonización entre países vecinos resulta particularmente importante para construir un sistema de transporte multimodal que respalde sistemas logísticos competitivos en toda la región.

Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (PNT)

Constituye el marco orientador del Sector para la articulación 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, dicho plan 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. Adicionalmente, en el período de marcos el sector estaba llamado a preparar el entorno y el financiamiento requerido para dar 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 reorganice 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 menos tiempos de viaje. Lo anterior permitirá mejorar la competitividad, que a su vez contribuye con el desarrollo económico y social del país.

En este sentido, además del rezago en infraestructura vial que afronta el país, tradicionalmente en los proyectos para el mejoramiento de la movilidad ha existido una falta de planificación estratégica y ausencia de políticas públicas consistentes y continuas, que involucren soluciones de desarrollo para la movilidad a través del sistema de transporte público, al cual no se le ha brindado el interés y priorización que merece.

La falta de planificación ha generado inestabilidad entre el sistema transporte y el desarrollo urbano, ya que se ha dado una expansión sin controles adecuados hacia las periferias de los centros urbanos sin considerar la cobertura del servicio, trayendo con esto nuevos requerimientos de la población debido a la dispersación a zonas de baja densidad poblacional

que, por sus características, dificultan brindar cobertura y el acceso al servicio de transporte, situación que promueve la fragmentación del territorio, disparidad en la calidad de vida de las personas, uso y dependencia de medios alternativos de transporte. Por este motivo, para velar por un óptimo servicio y adecuada cobertura, es importante que el transporte público sea considerado en los planes regionales de desarrollo urbano, considerando el ordenamiento territorial, de ahí la necesidad de que cada Municipalidad gestione su Plan Regulador de manera consciente para el beneficio de cada localidad y sus habitantes.

En lo que respecta a la inversión en infraestructura en el Sector Obras Públicas y Transportes, 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 2014-2023.

Datos de la Inversión del Sector Obras Públicas y Transporte en relación con el Producto Interno Bruto (Todo el Sector - SPS)

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Sector Obras Públicas y Transporte
Relación Inversión - Producto Interno Bruto
En miles de colones

| AÑO | INVERSIÓN TOTAL (A) | PIB NOMINAL [2] (B) | INVERSIÓN/PIB (C) = A/B*100 |
|------|---------------------|---------------------|-----------------------------|
| 2014 | 307.388.250 | 26.675.006.400 | 1,15 |
| 2015 | 370.259.410 | 29.315.644.000 | 1,26 |
| 2016 | 391.156.530 | 31.136.210.500 | 1,26 |
| 2017 | 464.565.666 | 32.799.663.260 | 1,42 |
| 2018 | 367.442.626 | 34.588.535.250 | 1,06 |
| 2019 | 317.499.390 | 36.279.503.834 | 0,88 |
| 2020 | 264.072.412 | 35.983.495.187 | 0,73 |
| 2021 | 317.224.792 | 39.905.554.403 | 0,79 |
| 2022 | 214.368.073 | 44.251.689.700 | 0,48 |
| 2023 | 16.873.482 | 47.167.646.246 | 0,04 |

Fuente: Secretaría de Planificación Sectorial, Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Nota [1]: La inversión a partir del año 2007 incluye los recursos destinados a la seguridad vial y transporte.

Nota [2]: Producto Interno Bruto a precio de mercado, BCCR.

Nota [2]: Cifras preliminares

Incluye información de CETAC, MOPT parcial, AYA, JAPDEVA

El MOPT no incluye los datos de los proyectos responsabilidad de la Unidad Asesora al CAS por cuanto no se recibió los ajustes o aclaraciones solicitadas, según informa la UPI-MOPT.

Mediante correo del 19 de enero de 2024, se informa que el CTP no ejecutó recursos de proyectos

El CONAVI mediante PLI-08-2024-0016 (0107) indica que por razones correspondientes al cierre contable 2023 no pueden brindar la información, no contaba con información confiable y completa para elaborar la solicitud.

Plan Estratégico Nacional 2050

El objetivo principal de este plan es el de establecer una visión de largo plazo para desarrollar un nuevo modelo económico territorial, con miras a evolucionar hacia una economía digitalizada, descentralizada y descarbonizada (economía 3D). Además, contiene los objetivos, políticas, metas y lineamientos que se requieren implementar para alcanzar la visión de futuro sobre el desarrollo del país al 2050. Es por ello por lo que la institucionalidad pública y el sector privado tienen como reto: poder orientar el desarrollo del país con el fin de obtener una mayor equidad en la sociedad costarricense y mejorar la ejecución

de los recursos internos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública.

El homologar las prioridades del Sector Obras Públicas y Transportes con el Plan Estratégico Nacional fue uno de los principales objetivos en el proceso de construcción del PES 2025-2030. Adicionalmente, gracias a la participación de los representantes de la Unidades de Planificación Institucional que conforman el Sector, ha sido posible que el PES se constituya en el primero portafolio de proyectos sectorial articulado con el PEN según su visión de polos y corredores de desarrollo.

La Estrategia Económica Territorial para una Economía Inclusiva y Descarbonizada (EETID) 2020-2050

La Estrategia Económica Territorial para una Economía Inclusiva y Descarbonizada (EETID) es una herramienta geográfica multisectorial propuesta por el MIDEPLAN que tiene como objetivo identificar las intervenciones públicas claves que se requieren en áreas prioritarias del país para evolucionar a una economía descentralizada, digitalizada y descarbonizada (3D).

La EETID identifica una serie de retos país, necesarios para lograr el desarrollo social y la sostenibilidad:

RETO 1: Acumulación de brechas que frenan el desarrollo inclusivo y descarbonizado y la transición económica.

Las tipologías de brechas consideradas en el análisis realizado se resumen en tres grupos principales: Capital humano, Rezago social e Infraestructura habilitante. Dichas brechas reflejan las restricciones existentes para el desarrollo socioeconómico y la futura descarbonización del país. El análisis concluyó que el 76% del territorio tiene al menos una brecha.

Todas estas brechas debilitan la transición del país hacia el 2050. Se destacan como zonas vulnerables la región Huetar Norte, Huetar Caribe, y Brunca en el sur del país, que contienen un 61% de la población nacional. En la región Pacífico Central también hay algunos puntos de atención, pero el área y población involucrada es menor comparada con las zonas anteriormente mencionadas.

RETO 2: La Baja sofisticación de la producción y su efecto en las disparidades sociales.

La diversificación y complejidad del espacio productivo promueven una economía basada en la innovación y la creación de oportunidades. Sin embargo, el país no ha logrado establecer dinámicas económicas y productivas de mayor complejidad en muchos de sus territorios, promoviéndose la desigualdad y las disparidades sociales.

RETO 3: Calidad laboral precaria por falta de sofisticación económica.

Los altos niveles de informalidad laboral golpean fuertemente la productividad del país. Esta baja calidad laboral viene de la mano con la poca diversificación y sofisticación económica.

Una de las principales estrategias para combatir la informalidad laboral y precariedad es apuntar a la creación de productos más sofisticados para el mercado internacional.

RETO 4. Hiperconcentración del espacio productivo en la GAM.

La GAM aglomera a más de la mitad de la actividad económica del país. Este factor es determinante en la distribución de la riqueza generada a escala territorial. Es necesario generar mejores condiciones para el desarrollo de polos económicamente activos fuera de la GAM acompañado de capital humano capacitado. El desarrollo de infraestructura y la inversión en educación son claves para romper la extrema concentración de las oportunidades laborales en la GAM.

RETO 5. Desequilibrio entre el territorio Costero y el interior del país.

Aunque nuestro país cuenta con importantes recursos costeros y una importante industria turística, la generación de riqueza sigue caracterizándose por un importante desbalance entre las zonas costeras y el interior del país. Desarrollar estos territorios en el marco de la innovación productiva es clave para mejorar la productividad y detener la desigualdad entre regiones.

RETO 6. Enfrentar el desarrollo de la productividad con bajas emisiones de carbono.

El país debe afrontar la diversificación de su economía con la convicción de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y lograr un modelo de ocupación del territorio que sea sostenible en el largo plazo. Aunque Costa Rica ha dado importantes pasos en la conservación ambiental, el crecimiento urbano descontrolado, el tratamiento de los desechos y un sistema de transporte dependiente de los combustibles fósiles, constituyen desafíos importantes por atender.

Como parte de las orientaciones estratégicas para dar respuesta a los retos clave, se plantea generar un ecosistema conectado de 6 corredores para catalizar la transición económica 3D. Seguidamente se presentan las estrategias específicas por corredor, atinentes al Sector Obras Públicas y Transportes:

- **Corredor triángulo costero Chorotega**

Estrategia: Capitalizar el aeropuerto y cercanías a la frontera

- **Corredor Huetar Norte -Caribe +TELCA**

Estrategia: Conectar el canal del Norte con Centroamérica y Moín

- **Super Corredor Pacífico Caribe**

Estrategia: posicionar a Puntarenas y Limón como principales hubs de innovación y producción costera.

- **Corredor Caribe -Brunca**

Estrategia: Conectar TELCA a la dinámica del Corredor Sur y organizar flujos fronterizos conectando Caribe y Pacífico Centro

- **Conector GAM**

Estrategia Corredor GAM-Guápiles sirve a integrador GAM -TELCA

- **Corredores Costeros**

Estrategia Posicionar a Puntarenas y Limón como principales hubs de producción costeros.

La Estrategia EETID considera 5 dimensiones de trabajo para el desarrollo del Plan de Acción y para cada una se propusieron 10 macro acciones.

El Sector Obras Públicas y Transportes particularmente se encuentra vinculado a la dimensión infraestructura y conectividad y específicamente con las acciones:

- 1.Potenciar corredores estructurales de desarrollo en el ámbito nacional.
2. Mejorar puentes en mal estado en corredores de desarrollo.
9. Mejorar las carreteras y puentes en mal estado.

Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2022-2026

La construcción del PNDIP 2023-2026 se realizó desde un enfoque integral y transversal, considera no únicamente la importancia del establecimiento de intervenciones estratégicas para cada uno de los sectores y regiones, sino también la relevancia de la incorporación de un enfoque evaluativo en su gestión, en la búsqueda de una mayor y mejor valoración de la ejecución de compromisos formulados en el PNDIP, que considera el proceso de seguimiento y evaluación, como eje central de intervenciones

públicas modernas y ajustadas a las mejores prácticas de gobernanza internacionales.

El PNDIP 2023-2026 plantea distintos niveles de metas según su nivel de agregación. El primer nivel de valores objetivos se construyen a partir de una serie de variables que buscan incidir para un mayor desarrollo económico y bienestar social, dichas variables son: el crecimiento económico, la deuda pública, el desempleo, la pobreza, la desigualdad del ingreso, seguridad ciudadana y la descarbonización.

Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050

El Plan Nacional de Descarbonización sienta las bases para la transformación de la economía costarricense hacia la sostenibilidad ambiental. El plan está compuesto por 10 ejes que buscan revertir el crecimiento de los gases efecto invernadero y promover la modernización de la economía bajo una visión sostenible. Asimismo, se determinan estrategias transversales para consolidar el proceso de cambio del sistema productivo, la institucionalidad, el marco fiscal y el sistema educativo.

El Plan Nacional de Descarbonización identifica como claves el cambio de la tecnología asociada al transporte en sus diferentes modalidades y la modernización operativa de los sistemas.

Marco Legal

A continuación, se realiza un resumen de la principal normativa relacionada con la elaboración del Plan Estratégico Sectorial del sector Obras Públicas y Transportes:

Tabla 1. Normativa asociada al PES

| No. de documento | Nombre del documento | Fecha de publicación | Aspectos relevantes |
|------------------|---|-------------------------|--|
| Ley No. 1721 | Ley del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) | 28 de diciembre de 1953 | Art# 2 Deberes y atribuciones |
| Ley No. 3091 | Ley Orgánica de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica | 18 de febrero de 1963 | Art# 5 y 6 competencias |
| #2 Ley No. 3155 | Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) | 5 de agosto de 1963 | Art 2 Objetivos del Ministerio |
| Ley No. 4786 | Reforma Ley de Creación del Ministerio de Transportes | 5 de julio de 1971 | Art 2 Objetivos del Ministerio |
| Ley No. 5060 | Ley General de Caminos Públicos | 5 de setiembre de 1972 | Art #1 Clasificación de los caminos públicos |
| Ley No. 5150 | Ley General de Aviación Civil | 6 de junio de 1973 | Art# 10 Atribuciones Consejo Técnico Aviación Civil |
| Ley N° 5525 | Ley de Planificación Nacional | 26 de abril de 1974 | Art #2 Funciones del Sistema Nacional de Planificación |
| Ley No. 6324 | Ley de Administración Vial | 25 de mayo de 1979 | Art #3 Constitución de la Administración Vial |
| Ley No. 7001 | Ley Orgánica Instituto Costarricense Ferrocarriles INCOFER | 19 de setiembre de 1985 | Art 4 Deberes y atribuciones |
| Ley No. 7798 | Ley de Creación del Consejo de Vialidad Nacional (CONAVI) | 22 de mayo de 1998 | Art# 5 Atribuciones del Consejo de Administración |
| Ley No. 7969 | Ley Reguladora del Servicio Público del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi | 28 de febrero 2000 | Art#9 Atribuciones del Consejo, Art#3 Constitución de la Administración Vial |
| Ley No. 8461 | Ley Reguladora de la Actividad Portuaria de la Costa del Pacífico. | 20 de octubre de 2005 | Art#2 Deberes y Atribuciones |
| Ley No. 8801 | Ley General de Transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades | 4 de mayo del 2010 | Art #3 Principios del proceso de transferencias |
| Ley No 9329 | Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal | 17 de noviembre de 2015 | Art # 2 Delimitaciones de la competencia y Art #10 Coordinación de las direcciones regionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y los gobiernos locales |
| Ley No 9366 | Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana | 4 de julio de 2016 | Art #3 Declara de interés público al Plan del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER). |

| No. de documento | Nombre del documento | Fecha de publicación | Aspectos relevantes |
|--|--|---|--|
| Ley No9660 | Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística | 24 de febrero del 2019 | Art# 3. Declara de interés Público a la movilidad integrada y la seguridad ciclista. |
| Ley No9976 | Ley de Movilidad Peatonal | 9 de abril del 2021 | Art# 3. Declara de interés Público la movilidad peatonal. |
| Ley No 9986 | Ley General de Contratación Pública y su Reglamento | 27 de mayo 2021 | Art # 1 Ámbito de aplicación |
| Ley No10427 | Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la Republica para el ejercicio económico del 2024 | | Art #7 Normas de ejecución Presupuestarias (disposiciones) |
| Decretos Ejecutivos | | | |
| N° 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 | |
| N° 35374-PLAN | Normas Técnicas, Lineamientos y Procedimientos de Inversión Pública | 2 de julio de 2009 | |
| Directriz N° 5527-10 | Deber por parte de las instituciones que conforman el Sector Infraestructura y Transportes (desconcentradas y descentralizadas), de responder a los acuerdos del Consejo Sectorial y a los lineamientos generales de dirección política que dicte el Ministro Rector | 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 | |
| Decreto N° 39862-MOPT | Reglamento de Operación del Consejo Nacional Sectorial del Sector Transporte e Infraestructura | viernes 21 de abril del 2017 | |
| No. 43180-MP- PLAN | Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo | 1 Junio del 2022 | |
| No. 43917-MP- PLAN | “Reforma a Varios Artículos del Decreto Ejecutivo N° 43580-MP-Plan” | 21 febrero del 2023 | |
| Decreto Ejecutivo 43251 -PLAN | Reglamento para el funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) | 4 de noviembre de 2021. Diario Oficial la Gaceta N. 213 | |
| Decreto Ejecutivo 42465 -MOPT -MINAE -MIVAH | Lineamientos generales para la incorporación de las medidas de resiliencia en infraestructura pública. | | |

| No. de documento | Nombre del documento | Fecha de publicación | Aspectos relevantes |
|---------------------------|---|---|---|
| Decreto Ejecutivo N° 2726 | Ley Constitutiva Instituto Costarricense Acueductos y Alcantarillados | La Gaceta, 20 de abril de 1961. | |
| 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° 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 | |
| | Normas Técnicas de Inversión Pública | Mayo 2024 | |
| | Guía metodológica para la planificación de la etapa de ejecución de proyectos de inversión pública en las entidades del Sistema Nacional de Inversión Pública | Abril 2022 | |
| | Guías Metodológica General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública, para las etapas: Perfil, prefactibilidad y Factibilidad | Abril 2022 | |
| | Metodología para análisis de riesgo con enfoque multi amenaza | Abril 2022 | |
| | Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, 7762 y sus reformas | Abril de 1998 | Creación del Consejo Nacional de Concesiones que establece las reglas para la contratación de terceros para el diseño, planificación, financiamiento, construcción, conservación, ampliación o reparación de bienes inmuebles públicos, así como su explotación y prestación de servicios. |
| Decreto 27098-MOPT | Reglamento General Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. No 27098-MOPT | Junio de 1998 | Artículo 6 y 7: Administración concedente y sus actuaciones |

| No. de documento | Nombre del documento | Fecha de publicación | Aspectos relevantes |
|------------------|---|---|---|
| | Ley 8643 modificación parcial de la ley general de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.7762 del 14 de abril del 1998 | 17 de octubre del 2008 | Artículo 2: Cobertura y el interés público de los proyectos de concesión Artículo 6.- Creación e integración del CNC, adscrito al MOPT y su integración |
| | Ley 9701 Fortalecimiento de modelos eficientes de asocio entre el Sector Público y privado para el desarrollo de Obra Pública. | Gaceta 165 del 03/09/2019 Alcance: 194 | Reformula tipos de proyectos y crea nueva fuente de financiamiento para determinar la conveniencia de proyectos susceptibles a concesionar en las fases de: idea, perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño. |
| | Decreto Ejecutivo N°31836-MOPT Proyectos de Iniciativa Privada de Concesión de Obra Pública o de Concesión de Obra Pública con Servicio Público | Julio del 2004-Publicado en N° Gaceta132 del 07/07/2004 | Artículo #7 Interés público los proyectos de iniciativa privada, conforme las Políticas Públicas del Estado Artículo 9-Inciso:9.4 |

Contexto General Nacional e Internacional en Adaptación y Mitigación ante cambio climático

En el ámbito internacional y nacional se deben valorar las medidas de adaptación basadas en infraestructura, las cuales hacen referencia a aquellas acciones que fortalecen y vuelven menos vulnerable a la infraestructura frente tanto a los impactos del cambio climático, así como a las amenazas asociadas con la variabilidad climática.

A nivel Nacional se tiene de referente el Plan Nacional de Gestión de Riesgo y la Política Nacional de Gestión de Riesgo, que coordina la Comisión Nacional de Emergencias (CNE).

Según datos del MIDEPLAN y el MAG las pérdidas asociadas a infraestructura por el impacto de fenómenos naturales durante el periodo 2005-2011 fue de 383.79 millones de dólares. En los años del 2017 al 2019, se presentaron: Tormenta Tropical Nate 2017 y se tuvo Déficit Hídrico 2019.

En el Plan Nacional de Gestión de Riesgo se contempla en el Eje 5 de Planificación, Mecanismos e instrumentos normativos para la Reducción de Riesgo, como parte de los lineamientos, específicamente en el N°21: Gestión del riesgo en la planificación del desarrollo: los sectores y las instituciones del Estado incluirán la gestión del riesgo en los instrumentos y estrategias de planificación del desarrollo nacional, en los planes sectoriales, institucionales, regionales y municipales. La gestión del riesgo en estas estrategias debe contribuir a propiciar la resiliencia ante los eventos actuales, fomentar la seguridad humana en sus distintas dimensiones (ambiental, hídrica, alimentaria, agrícola, entre otros)

y en la visión de largo plazo preparar los sistemas de manera anticipada para resistir los eventos probables más extensos en el tiempo: un desarrollo de acuerdo a los principios de adaptación y transformación.

Marco de Acción de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres, 2015-2030

El resultado esperado de dicho Marco de Acción es: “La reducción considerable del riesgo de desastres y las pérdidas ocasionadas por los desastres, tanto las de vidas, los medios de subsistencia y la salud de las personas como las de bienes físicos, sociales, culturales y ambientales de las personas, las empresas, las comunidades y los países” (ONU, 2015).

Además, el Marco de Acción define los siguientes ejes, con prioridades para el ámbito internacional y para los ámbitos nacionales:

- Comprender el riesgo de desastres
- Fortalecer la gobernanza, los arreglos institucionales, los marcos organizativos, jurídicos y de políticas para gestionar el riesgo de desastres
- Invertir en la reducción del riesgo de desastres para la resiliencia
- Aumentar la preparación para casos de desastre a fin de dar una respuesta eficaz, y “reconstruir mejor” en el ámbito de la recuperación, la rehabilitación y la reconstrucción (ONU, 2015).

Objetivos del Desarrollo Sostenible

Durante el 2023 el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) presentó la Estrategia de Metas Nacionales de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que constituye un instrumento de planificación para la consecución de lo definido en la Agenda 2030, lo que representa el compromiso país para la obtención de desarrollo sostenible al 2030 en sus tres dimensiones: ambiental, social y económica.

MIDEPLAN en su rol de Secretaría Técnica de los ODS, definió una totalidad de 55 metas nacionales de los ODS, las cuales se vinculan con alguno de los 17 ODS y se encuentran operacionalizadas a partir de 170 acciones estratégicas para el desarrollo sostenible, por parte de los distintos actores sociales que forman parte de este proceso.

Específicamente en el caso del Sector Obras Públicas y Transportes, se tiene vinculación con los siguientes ODS:

Objetivo de Desarrollo Sostenible N° 3

Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

De acuerdo con el Informe de los ODS, elaborado por Naciones Unidas en 2019, la contaminación del ambiente aumenta el riesgo de padecer enfermedades cardiovasculares y respiratorias, presentando factores de riesgo importantes para las

enfermedades no transmisibles. La exposición a la contaminación del aire causada por el tráfico, la industria, la generación de energía, la quema de residuos y el uso de combustible en los hogares provoca cada año alrededor de 4,2 millones de muertes.

En lo que respecta a la movilidad, este objetivo plantea dos indicadores: la reducción de la tasa de mortalidad y lesiones producto de accidentes de tránsito y la tasa de mortalidad por condiciones atribuibles a la contaminación ambiental, específicamente por partículas de Gas Efecto Invernadero (GEI) y combustibles fósiles fijadas en el ambiente. Esto obliga a desarrollar estrategias para su reducción gradual en donde, la movilidad segura, el transporte público, y eléctrico deben jugar un papel esencial.

Objetivo de Desarrollo Sostenible N°6

Agua Limpia y saneamiento

El Objetivo de Desarrollo Sostenible tiene como finalidad garantizar la disponibilidad de agua y su gestión sostenible y el saneamiento para todos.

La situación de Costa Rica en materia del cumplimiento de este ODS tiene distintas aristas, una de ellas es positiva al considerar que el 94,10% de la población tiene acceso al agua potable. La otra es más negativa al tener en cuenta que para el 2020 45,86% de las aguas residuales contaron con un tratamiento adecuado, mientras que las no tratadas constituyeron el 54,14%.



RESUMEN DE ACCIONES

- Mejorar la calidad a partir de 720 muestreos y 490 controles en acueductos y Asociaciones Administradoras de Sistemas de Acueductos y Alcantarillados Comunes (ASADAS).
- Incrementar la disponibilidad de recursos hídricos en la Región Chorotega a partir de la finalización del proyecto PAACUME.
- Extender la cobertura y prestación del servicio de alcantarillado sanitario en las ciudades de Jacó, Golfito y Limón mediante el debido tratamiento y disposición final de las aguas.
- Mejorar las condiciones ambientales mediante la ampliación y rehabilitación del servicio de saneamiento en el Área Metropolitana de San José (AMSJ).
- Aumentar la cobertura al 93% de abastecimiento de agua clorada a la población abastecida por ASADAS.

Objetivo de Desarrollo Sostenible N°9

Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

La construcción de infraestructura para dar soporte a los sistemas de movilidad está directamente relacionada con el fortalecimiento de la industria del transporte y las posibles cadenas de valor asociadas.

La construcción de infraestructura es un dinamizador de la económica, genera empleos y promueve mejores condiciones de desarrollo para toda la población. Adicionalmente, el país tiene el reto de ejecutar importantes proyectos para la conectividad del país con el comercio internacional que ayudarán a disminuir las brechas existentes entre la región central y las zonas costeras.

La Estrategia Nacional para la implementación de los ODS plantea la siguiente meta: “Al 2030 el país logra un 1.40% de inversión realizada en infraestructura, respecto al PIB”.

Objetivo de Desarrollo Sostenible N°11

Hacia Ciudades Sostenibles

En el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, por primera vez, se incluye un objetivo asociado directamente a la sostenibilidad urbana y el ordenamiento territorial. Lograr la resiliencia urbana de cara al cambio climático, el uso de la tecnología y una gestión urbana que garantice el ejercicio pleno de la ciudadanía, son parte de los retos que enfrentan nuestras ciudades. La movilidad urbana juega un papel preponderante en el acceso a bienes y servicios en la ciudad.

En relación con las metas que forman parte del objetivo 11, cabe destacar el compromiso por garantizar al 2030: “el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con

Objetivo 9. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación

| Meta ODS - Costa Rica | Indicador - Costa Rica | Línea base 2015 | Último Valor | Meta | |
|--|---|-----------------|--------------|--|--|
| 9.4 Al 2030, el país logra un 1,40% de inversión realizada en infraestructura respecto al PIB. | I.C. Inversión realizada en infraestructura respecto al PIB | 1,26 | 0,48 (2022) | 2023: 0,91 2024: 0,98 2025: 1,05 2026: 1,12 | 2027: 1,19 2028: 1,26 2029: 1,33 2030: 1,40 |



RESUMEN DE ACCIONES

- Apoyar a 33 proyectos de innovación y/o transferencia tecnológica.
- Optimización de las condiciones de infraestructura aeronaval a partir de la construcción y/o mejora del Aeropuerto Internacional de la Zona Sur, Aeródromo en Quepos, Aeropuerto Internacional de Limón, Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós.
- Mejora en la infraestructura marítima construcción de la Marina y Terminal de cruceros en Puerto Limón; construcción del duque de alba complementario al Muelle de Cruceros; reforzamiento y rehabilitación del puente de acceso de la terminal Puntarenas; desarrollo y Modernización de Puerto Caldera.
- Ampliar al 96,5% la cobertura de viviendas con acceso al internet.
- Construcción, mantenimiento o ampliación de las carreteras: 4 carriles de la Ruta Nacional 32, Corredor Vial San José – San Ramón, Ruta Nacional 39, Corredor Vial San José- Caldera, Carretera San Carlos, entre otras.
- Construcción de los trenes: Tren Eléctrico Limonense de Carga bajo la responsabilidad del INCOFER (TELCA) y Tren Rápido de Pasajeros (TRP).

Cabe destacar que el detalle de las intervenciones atinentes al Sector Obras Públicas y Transportes aparece de la página 114 a la 122 de la estrategia.

discapacidad y las personas de edad avanzada” (ODS, 2015), así como “aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países” (ODS, 2015).

Procurando el acceso a sistemas de transporte para toda la población, en el marco de un proceso de desarrollo urbano sostenible, se acuña el término Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) entendido como una serie de estrategias que buscan la articulación de las inversiones asociadas al desarrollo urbano con los proyectos que buscan mejorar la movilidad urbana. En términos generales se pretende aumentar la demanda sobre los sistemas de transporte, promoviendo la construcción de una ciudad compacta donde predomine el uso mixto y la proximidad a los bienes y servicios urbanos.

La articulación de las políticas de transporte público y el modelo de desarrollo urbano es un requisito indispensable para avanzar en el cumplimiento de las metas asociadas al objetivo de Ciudades y Comunidades Sostenibles.

Objetivo de Desarrollo Sostenible N°13

Acción por el clima

Este objetivo alude al cambio climático producido directa o indirectamente por la actividad humana que altera la composición de la atmósfera mundial por la concentración desmedida de los gases de efecto invernadero (GEI) y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante periodos de tiempo comparables, según la definición más aceptada por Naciones Unidas.

Lo anterior, ha dado como resultado una elevación de la temperatura media de la Tierra en unos 0.74 °C en el último siglo; la cubierta de hielo y nieve ha disminuido y el nivel medio del mar ha subido entre 10 y 20 cm a lo largo del siglo XX. Estos factores son suficientes para provocar cambios abruptos en el patrón de lluvias, con sequías prolongadas en unas regiones y fuertes inundaciones en otras (Dirección de Cambio Climático, s.f).

El congestionamiento vial que experimentan las áreas metropolitanas y en general los núcleos urbanos produce una gran cantidad de emisiones de GEI que impactan de forma directa el clima y el ambiente. De acuerdo con el Programa de

las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las emisiones de gases de efecto invernadero continúan aumentando y actualmente superan en 50% el nivel de 1990.

Es necesaria la generación de políticas públicas para la priorización del transporte urbano, las vías peatonales y de bicicletas en las ciudades entre otras medidas. Además, resulta indispensable garantizar que toda la población, especialmente la de escasos recursos, pueda movilizarse de manera eficiente para avanzar hacia sociedades con bajas emisiones de carbono.

Acuerdo de París

La conferencia de las Naciones Unidas en el año 2015 marca un hito en las acciones globales contra el cambio climático. En esa ocasión se llevó a cabo la aprobación del Acuerdo de París el cual ha sido suscrito por 187 países a la fecha.

Este acuerdo fue conocido y aprobado por la Asamblea Legislativa de Costa Rica en octubre del 2016. Dicho instrumento busca que la temperatura media del planeta no supere los dos grados centígrados (2°C) con respecto a los niveles preindustriales. Esta meta se encuentra directamente ligada con la forma en que manejamos y gestionamos la movilidad, sobre todo en nuestro país, donde la mitad del consumo total de energía se realiza por parte del sector transporte. Mediante la implementación de políticas para modernizar e integrar el transporte público, se pretende realizar un importante aporte en la disminución de los gases efecto invernadero (GEI) producto del sistema de transporte público.

El principal logro de este acuerdo es evidenciar la importancia de adaptarse a los efectos adversos del cambio climático, estableciendo un objetivo global de aumento de la capacidad de adaptación y reducción de la vulnerabilidad, en un contexto en el que todos los países se están enfrentando a los impactos derivados del cambio climático. La adaptación debe definirse a nivel país, de forma transparente y valorando cuestiones transversales. Los países han de participar en los procesos de planificación, así como presentar y actualizar periódicamente comunicaciones sobre adaptación.

Costa Rica presentó al mundo, en conjunto con la aprobación del acuerdo, la contribución prevista y determinada para coadyuvar a alcanzar el objetivo global establecido. El país se compromete a un máximo absoluto de emisiones de 9.374.000 TCO₂eq netas

al 2030, con una trayectoria propuesta de emisiones per cápita de 1.73 toneladas netas para el 2030; 1.19 toneladas netas per cápita al 2050 y -0,27 toneladas netas per cápita al 2100. Este límite es consistente con la trayectoria global necesaria para cumplir la meta de 2°C. El compromiso nacional implica una reducción de emisiones de GEI de 44%, y representa una reducción de emisiones de GEI de 25% contrapuesto con las emisiones de 2012. Para lograr su meta, Costa Rica tendrá que reducir 170.500 toneladas de GEI año con año, hasta el 2030 (MINAE, 2015, pág.2)

Sin duda, el transporte público y la gestión del territorio juegan un papel preponderante en la disminución de las emisiones de gases efecto invernadero para lo cual el país se encuentra ante el importante reto de gestionar el uso del suelo y las emisiones provenientes de los sistemas de transporte.

En el marco de un sistema de movilidad moderno y eficiente que implemente nuevas tecnología en busca de un desarrollo sostenible, se ha promovido e impulsado por parte del CTP las bases para la implementación escalonada de energías limpias en los diferentes servicios de transporte público, principalmente a partir de la propuesta y definición de parámetros técnicos sustentados para la ficha técnica de la tipología de buses eléctricos que permita la introducción paulatina de las unidades de autobús con esta tecnología en las rutas regulares de transporte público a nivel nacional, esto considerando una evaluación técnica sobre cuales rutas pueden introducir flota eléctrica según factores de operación y disponibilidad de tecnología actual.

Sin embargo, y con respecto a lo anterior, hay aspectos importantes que se deben considerar previos a una implementación eléctrica dentro de las flotas de ruta, que atañen una coordinación y valoración de distintos actores:

- La infraestructura de carga y disponibilidad de red trifásica en donde se planifique por parte del operador la instalación del sistema de cargadores es vital para la incorporación de buses eléctricos.
- La definición e incorporación por parte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep) en el modelo tarifario, que permita conocer el impacto en tarifa de la incorporación de unidades eléctricas como parte de la operación de las rutas regulares. Esto es de suma importancia dado que según nuestra legislación actual se establece que el costo de brindar el servicio por parte del operador, incluyendo la compra de los

autobuses eléctricos, mantenimiento, insumos y demás costos de operación son completamente amortiguados por la tarifa pagada por el usuario final del servicio, pudiendo con ello generar bajo las condiciones actuales de los plazos de concesión y la ausencia de subsidios, una posible alza en el precio de los pasajes, lo que podría generar una imagen equivocada del usuario hacia la electrificación del transporte público y sus beneficios.

- Los autobuses eléctricos son significativamente más caros que las unidades tradicionales, lo que representa una barrera importante para los operadores. Es importante valorar una ampliación en el plazo de los periodos de concesión establecidos en la Ley, el cual actualmente corresponde a 7 años, con respecto a las inversiones en movilidad eléctrica y su recuperación por medio de la tarifa, lo que permite condiciones más favorables tanto para el usuario como para el operador.
- Se debe tomar en cuenta la importancia de las economías de escala en la adquisición de unidades eléctricas, por lo que se debe favorecer la creación de mecanismos de financiamiento, incentivos y subsidios que faciliten la adquisición de autobuses eléctricos a la mayor cantidad de operadores posibles siempre que las condiciones operativas de la ruta sean favorables para este tipo de tecnología. Asimismo, una cantidad importante de unidades adquiridas en un solo tracto a un fabricante puede permitir la negociación de mejores precios y el respaldo de la casa matriz en cuanto a mantenimiento, stocks de repuestos, mejor capacitación y una posible presencia en el país de la casa representante de la marca con respecto a que si se realizan compras individuales.

La Nueva Agenda Urbana

La Nueva Agenda Urbana (NAU) reafirma el compromiso mundial con el desarrollo territorial como un paso decisivo para el logro del desarrollo sostenible de manera integrada y coordinada a nivel mundial, regional, nacional, subnacional y local. La aplicación de la Nueva Agenda Urbana contribuye a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus metas, incluido el Objetivo 11 de lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

El crecimiento desmedido de la urbanización trae consigo una serie de efectos colaterales que deterioran la calidad de vida. Únicamente producto del atasco vial el país enfrenta pérdidas que superan el 3.8% del Producto Interno Bruto (Estado de la Nación, 2019).

Como seguimiento del Acuerdo de París, la Nueva Agenda Urbana representa un ideal común por mejorar la habitabilidad en los entornos urbanos, logrando la reducción de la pobreza y una economía más equitativa. La movilidad ostenta un papel privilegiado en la promoción del Derecho a la Ciudad, el cual se define como el usufructo equitativo de los bienes y servicios urbanos, en un marco de equidad, igualdad y solidaridad.

La Nueva Agenda Urbana busca promover ciudades que “cumplen su función social, entre ellas la función social y ecológica de la tierra, con miras a lograr progresivamente la plena realización del derecho a una vivienda adecuada como elemento integrante del derecho a un nivel de vida adecuado, sin discriminación, el acceso universal y asequible al agua potable y al saneamiento, así como la igualdad de acceso de todos a los bienes públicos y servicios de calidad en esferas como la seguridad alimentaria y la nutrición, la salud, la educación, las infraestructuras, la movilidad y el transporte, la energía, la calidad del aire y los medios de vida” (Naciones Unidas, 2016).

Desde un punto de vista de Derechos Humanos, la Nueva Agenda Urbana retoma los postulados de la Agenda Mundial por el Derecho a la Ciudad, en el sentido de que todas las personas tienen el derecho a la movilidad y la circulación, utilizando sistemas de transporte público accesibles, asequibles y adecuados a las necesidades de la población.

Metodología

La propuesta metodológica para la elaboración del PES 2025-2030 parte del cumplimiento de lo establecido en la Guía de Orientaciones básicas para la formulación y seguimiento del PEI, la Guía para elaboración de Políticas Públicas establecidos por el MIDEPLAN y la Metodología para la Elaboración del Plan Nacional Sectorial. En el proceso, se conceptualizaron tres fases, a saber:

Fase 1: Preparatoria

En esta fase se analizaron los insumos base necesarios para la elaboración de las propuestas del Plan. Esta fase permitió establecer la línea base a nivel de diagnóstico y la realización de actividades participativas con los actores involucrados.

Compromiso de la Jerarquía: Solicitud de aprobación, orientación y política estratégica por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial mediante oficio N° SPS-2024-100, del 19 de febrero del 2024 y comunicado oficial suscrito por parte del Ministro Rector al Sector, en el que se instruye a la Secretaría a liderar la coordinación de la Formulación del PES 2025 -2030 con las Unidades de Planificación Institucional, de las Instituciones que conforman el Sector. Además, en sesión del Consejo Nacional Sectorial del 30 de mayo del 2024, se realizó la presentación del Marco General del PES al Ministro Rector, Viceministros, Presidentes y Directores Ejecutivos, Secretario Técnico de las Instituciones que conforman el Sector.

Conformación equipo de trabajo: Se conformó un equipo de carácter multidisciplinario que participó en la formulación del PES. De conformidad con el procedimiento 738-PC-03, la Secretaría de Planificación Sectorial lideró dicho equipo de trabajo. El equipo fue conformado por funcionarios(as) de la Secretaría de Planificación Sectorial.

Fase 2: Propuesta

En esta fase se realizó la sistematización de los principales hallazgos (resultados), la definición de las propuestas base (Antecedentes/diagnóstico), el Análisis del contexto estratégico, la identificación de actores y la generación de documentos del PES.

a) Diagnóstico (estado Situación)

El diagnóstico se refiere a la identificación de los principales problemas de interés público como factores sociodemográficos, políticos, ambientales y económicos del país que inciden directamente, considerando el acceso y calidad de los bienes y servicios. Para la elaboración del diagnóstico se realizó una jornada de talleres virtuales con representantes de todas las instituciones del sector en las cuales se aplicaron técnicas para la identificación y clasificación de los problemas según los resultados arrojados en el seguimiento del PES 2019-2024.

Posteriormente a la elaboración del diagnóstico, se realizó una segunda jornada de talleres, en los cuales se validaron los resultados del diagnóstico y se identificaron las intervenciones e indicadores para el PES en concordancia con los establecido en el Plan Estratégico Nacional y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

b) Contextualización y Cumplimiento:

Aplicación de normativas o atención a problemas coyunturales (Leyes, Decretos, ODS, Consenso de Montevideo (CdM) y otros) y la definición de metas y resultados esperados a partir de lo encontrado en el análisis de la primera etapa (Prospectiva y definición de temas estratégicos).

c) Socialización

Una vez elaborada la propuesta del PES 2025-2030, se procedió a compartirlo y socializarlo con los diferentes actores.

Fase 3: Oficialización

Una vez finalizada la etapa de Elaboración de la propuesta, se procedió a presentar la propuesta del PES al Consejo Nacional Sectorial para su aprobación, en sesión del día 12 de mayo del 2025. Se acordó remitir el documento del PES a los Miembros del Consejo para revisión preliminar. El PES se oficializó en sesión del Consejo Nacional Sectorial del día 10 de noviembre del 2025, mediante ACUERDO 2025-02-02.

Coordinación y rectoría para el Plan Estratégico Sectorial

En lo que respecta a la Rectoría, se debe tener presente lo dispuesto en el Reglamento del Poder Ejecutivo, decreto N°43580:

“Artículo 3.- De la Rectoría Sectorial. La Rectoría Sectorial regulada en el presente Reglamento está orientada al direccionamiento del Presidente de la República y los Ministros de Gobierno sobre la Administración Pública Central y Descentralizada en cualquier asunto relativo a sus competencias.

La rectoría sectorial se entenderá como la atribución de los Ministros de Gobierno de dirigir y coordinar un conjunto de órganos y entes de la Administración Pública, con propósitos y competencias afines a la actividad estratégica gubernamental que les ha sido encomendada por Ley o por el Presidente de la República, con el propósito de orientar y supervisar la ejecución de políticas públicas que conduzcan -coherentemente- el accionar del Poder Ejecutivo hacia un fin público específico. La rectoría permitirá fijar los objetivos políticos propuestos, formalizándolos en políticas que deben ser ejecutadas por los distintos órganos y entes de la Administración Central y Descentralizada.

Para el ejercicio de la Rectoría Sectorial, especialmente en materia de planificación del desarrollo nacional, el Poder Ejecutivo contará

con los siguientes mecanismos de coordinación y asesoría: a) Consejos Presidenciales, b) Consejos Sectoriales y c) Secretarías Sectoriales (...)”

Mediante el Consejo Sectorial, se dictan las pautas de política pública para las instituciones del Sector. Es el órgano encargado de adoptar las políticas para el sector y velar por cumplimiento de las objetivos y metas establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública

El Plan Estratégico Sectorial es el instrumento de dirección y planificación sectorial de mediano plazo, para períodos no menores de 5 años. Precisa las responsabilidades institucionales en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y el Plan Estratégico Nacional (PEN). Mediante el Plan Estratégico Sectorial, la rectoría define la línea de trabajo y las principales intervenciones para los próximos años.

La coordinación para la elaboración y seguimiento del cumplimiento del plan está bajo competencia de la Secretaría de Planificación Sectorial, en coordinación con las Unidades de Planificación de las instituciones que conforman el Sector. El seguimiento del PES se realizará con una periodicidad anual.

Diagnóstico Sectorial

Transporte Público

El sector Obras Públicas y Transportes enfrenta importantes retos para cumplir con las expectativas y necesidades de la población. Entre los primeros problemas detectados es claro que la integración operativa del transporte público en nuestro país se encuentra en desarrollo, lo cual impacta en el servicio y en la calidad de vida de la población.

Al respecto del transporte público, tal y como se menciona en la Política Pública para la Modernización del Transporte Público, Modalidad Autobús (2021-2035): la integración modal ha sido un tema estudiado por la Contraloría General de la República, encontrando que en el caso de los servicios de transporte público modalidad autobús en la GAM “la eficacia en la integración tanto operacional como física del servicio de transporte público remunerado de personas, modalidad autobuses en la GAM, alcanza niveles bajos y la gestión requiere de acciones inmediatas

de mejora por parte del Rector del Sector de Infraestructura y Transporte en conjunto con las entidades y órganos que lo conforman, así como otras entidades con competencias a nivel local y de regulación” (CGR, 2019).

Al encontrarse en proceso la integración del servicio de transporte público, se producen situaciones como las que se indican a continuación:

- Aumento en la utilización de modos individuales y servicios informales
- Pérdida de credibilidad del transporte público modalidad autobús
- Disminución de los volúmenes de pasajeros transportados
- Alto aporte de GEI en la matriz energética
- Conexión vial insuficiente
- Descoordinación y problemas de gobernabilidad

El transporte público en Costa Rica enfrenta un panorama complejo, caracterizado por una disminución persistente en el uso, problemas de equilibrio financiero para los operadores que acarrea inestabilidad para garantizar la prestación y continuidad del servicio, proliferación del transporte informal, falta de planificación e inversión en infraestructura que priorice el transporte público como parte de una visión integral de desarrollo urbano y mejora en materia de movilidad.

La pandemia COVID-19 generó importantes afectaciones en el transporte público en Costa Rica, y aunque ha transcurrido un tiempo, muchos de estos impactos persisten y se suman a desafíos preexistentes, como los citados con anterioridad.

El porcentaje de la población que hace uso del sistema de transporte ha bajado sensiblemente en pocos años, esto debido a transformaciones en el entorno y escenario social atribuible a factores como cambio de hábitos y necesidad de desplazamiento de las personas usuarias, teletrabajo, uso de transporte ilegal

y una conceptualización urbana que ha privilegiado el uso de vehículos particulares sobre la planificación integral de movilidad.

Esta disminución en el uso y de demanda del servicio se puede apreciar en el informe IN-0314-IT-2024 elaborado por la Intendencia de Transportes de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, en el cual se rinde un análisis a partir de datos reportados por los distintos operadores, para el periodo comprendido entre los meses de enero 2019 a junio 2024, en el cual se considera el volumen de pasajeros movilizados e ingresos percibidos para el servicio de transporte remunerado de personas modalidad autobús, reportados por medio del Sistema de Información Regulatoria (SIR), de acuerdo con los requerimientos establecidos por la Aresep para tal efecto.

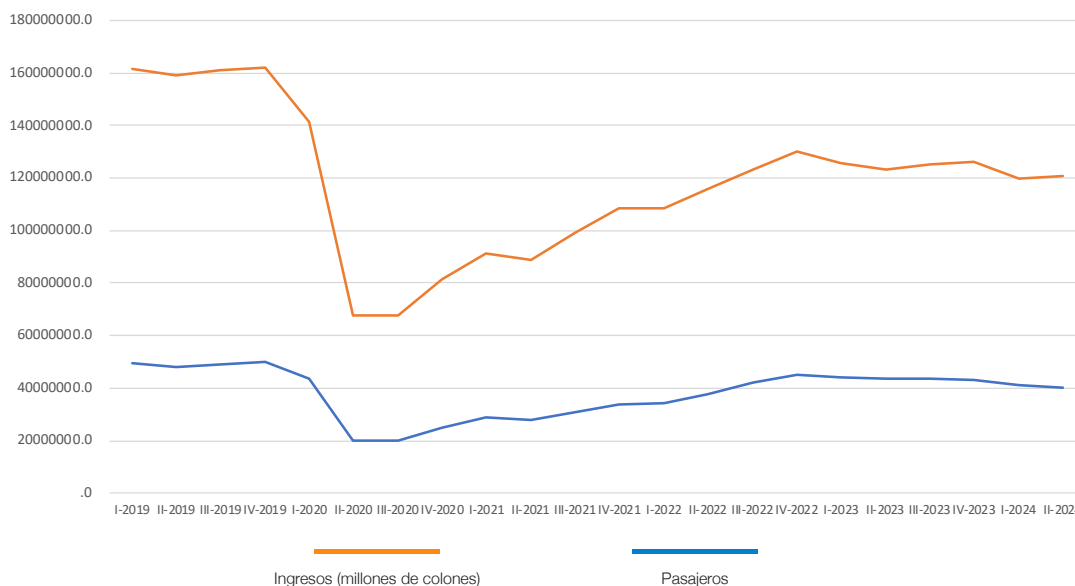
En el cuadro y gráfico siguientes extraídos del citado informe, se puede observar el comportamiento trimestral en el volumen de pasajeros movilizados y su relación con el recaudo reportado:

**Cantidad de pasajeros movilizados e ingresos.
Servicio de autobús, trimestral de enero 2019 a junio 2024 (n=161)**

| Trimestre | Pasajeros | Ingresos (en colones) |
|------------------|------------------|------------------------------|
| I-2019 | 112 488 459 | 49 244 175 168 |
| II-2019 | 110 652 233 | 48 241 084 647 |
| III-2019 | 111 993 531 | 49 079 190 030 |
| IV-2019 | 112 216 244 | 49 760 234 535 |
| I-2020 | 97 882 612 | 43 640 095 425 |
| II-2020 | 48 043 883 | 19 852 196 005 |
| III-2020 | 47 777 111 | 20 028 555 270 |
| IV-2020 | 56 453 607 | 25 004 277 450 |
| I-2021 | 62 442 105 | 28 788 692 710 |
| II-2021 | 61 106 255 | 27 903 981 030 |
| III-2021 | 68 008 445 | 30 957 186 455 |
| IV-2021 | 74 535 862 | 33 950 504 310 |
| I-2022 | 74 015 020 | 34 324 411 375 |
| II-2022 | 77 973 796 | 37 669 283 785 |
| III-2022 | 81 264 395 | 41 932 217 225 |
| IV-2022 | 84 836 247 | 44 986 898 645 |
| I-2023 | 81 806 925 | 43 965 026 310 |
| II-2023 | 79 678 316 | 43 550 432 070 |
| III-2023 | 81 208 014 | 43 689 489 135 |
| IV-2023 | 83 201 927 | 43 128 216 970 |
| I-2024 | 78 676 694 | 41 275 164 400 |
| II-2024 | 80 309 417 | 40 265 682 135 |

Fuente: Informe IN-0314-IT-2024, Intendencia de Transportes de la Aresep 2024

**Cantidad de pasajeros movilizados e ingresos.
Servicio de autobús, trimestral de enero 2019 a junio 2024
(n=161)**



Fuente: Informe IN-0314-IT-2024, Intendencia de Transportes de la Aresep 2024

Como se logra apreciar en las imágenes anteriores, años después de la pandemia la demanda no se ha recuperado y la tendencia en los últimos periodos es hacia la baja. Esta drástica reducción de pasajeros ha impactado directamente en los ingresos de las empresas de transporte, afectando la rentabilidad del servicio y capacidad de operación. Esta falta de rentabilidad asociada al auge de la competencia informal y la ausencia de medidas efectivas de regulación contra el transporte ilegal, ha provocado un preocupante aumento en la cantidad de rutas que han sido devueltas y que actualmente se encuentran en estado de abandono, debido a la imposibilidad por parte del operador de mantener la operación por la baja demanda, el desequilibrio económico (en ocasiones a partir de un rezago tarifario, que corresponde a un tema atinente a la Aresep) y en ciertos casos por malas condiciones viales (usualmente en zonas rurales), lo que conlleva una afectación y detrimento en la calidad de vida de las personas.

Estas circunstancias reflejan la realidad de un sector sumamente afectado, que enfrenta importantes retos en su gestión y que precisa de mayor atención a partir de una política pública y cultura de priorización del transporte público que permita generar una transformación estructural hacia un sistema integrado, que beneficie los requerimientos del usuario en aspectos de disponibilidad, confiabilidad, confort, seguridad y eficiencia del servicio, buscando mejorar los tiempos de viaje y la cobertura del servicio a partir de conceptos de modernización del transporte público.

Sistema de carreteras

Según lo establecido por el Plan Nacional de Transportes, el 76,64% de la inversión requerida en el plan debía ser dedicada al mejoramiento de la red de carreteras del país. Esto requería una inversión promedio de recursos equivalentes al 2,54% del PIB anualmente, sin embargo, la situación fiscal del país y la carencia de nuevos mecanismos de financiamiento han mantenido esa inversión cercana al 1%, generando una brecha que sigue acumulándose y generando un déficit de infraestructura significativo.

Por otra parte, el recorte en los recursos para infraestructura afecta también las labores de conservación, las cuales corren el riesgo de verse disminuidas en los próximos años, acarreando sensibles consecuencias en el estado de la red vial nacional.

Infraestructura Marítima, aeroportuaria y de ferrocarriles

El desarrollo del país requiere de un mejoramiento progresivo de la infraestructura de puertos, aeropuertos e infraestructura de ferrocarriles. Sin embargo, las severas restricciones presupuestarias limitan la gestión y ejecución de los proyectos. Adicionalmente, las instituciones atribuyen un fenómeno que ha

venido generándose los últimos años en la forma de pérdida de personal especializado con conocimiento técnico como resultado de las políticas de empleo público.

La limitada capacidad de las Unidades de Planificación Institucional para la gestión de proyectos desde la etapa de preinversión afecta directamente la capacidad del sector para llevar proyectos durante todo el ciclo de vida del proyecto. Esto incluye la efectividad en la gestión de Alianzas Público Privadas que permitan acceder al financiamiento necesario para el desarrollo de obras, así como la limitación del marco legal para aplicar otras figuras de Apps.

En este contexto, además del fortalecimiento de la preinversión, las limitaciones del marco legal vigente para aplicar modalidades de colaboración público-privada distintas a la concesión tradicional. Actualmente, la arquitectura normativa y procedimental restringe o dificulta el uso de pagos por disponibilidad, contratos por desempeño (CREMA/OPRC), DBO (diseño-construcción-operación), reciclaje de activos, esquemas de servicios integrados (p. ej., depósitos y carga para electro-buses), y agrupación de proyectos para ganar escala. También se observan brechas en instrumentos habilitantes como fondos de preinversión, subsidios a la viabilidad (VGF), gestión de pasivos contingentes, garantías parciales, reglas para iniciativas privadas, y marcos tarifarios predecibles para contratos de largo plazo. Estas limitaciones reducen la “bancabilidad” de los proyectos y encarecen o dilatan la ejecución, por lo que se pretenden la implementación de nueva normativa y de gestión para habilitar dichas figuras y estandarizar su aplicación en puertos, aeropuertos y ferrocarriles.

Gestión de proyectos del sector

El sector cuenta con una importante muestra de proyectos inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública, superando los 250 proyectos activos. Sin embargo, la capacidad institucional para echar adelante procesos de preinversión sigue siendo una de las principales limitantes de las instituciones, las cuales logran llegar hasta la etapa de perfil en su mayoría.

Adicionalmente, el sector requiere fortalecer la preparación de proyectos desde etapas tempranas (preinversión). Hoy, los estudios de preinversión deben contratarse con recursos propios y, por normativa, no pueden financiarse con fuentes externas, lo que limita el avance más allá de la etapa de perfil. En este contexto, y conforme a lo que definan las autoridades competentes, se

orientarán esfuerzos a asegurar la disponibilidad oportuna de estudios, mejorar la calidad de los expedientes y ordenar los procesos de preparación, de modo que más iniciativas maduren de perfil a prefactibilidad y factibilidad dentro de los plazos previstos, por lo que se requiere fortalecer las capacidades institucionales.

Por otra parte, con la aprobación del Plan Estratégico Nacional (PEN) y el demostrado poco avance de la cartera de proyectos del Plan Nacional de Transportes (PNT), el sector se enfrenta al reto de integrar las propuestas del Plan Estratégico Nacional (PEN) así como del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística (PML), Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP), entre otros planes estratégicos en su planificación y ajustar la cartera de proyectos sectorial a lo establecido en la Planificación Nacional de Largo plazo, e integrarlo en un portafolio de proyectos.

Gobernanza

El Sector Obras Públicas y Transportes es uno de los sectores que muestra una mayor estabilidad en el tiempo en cuanto a su conformación. De conformidad con el Decreto 43917-MP-PLAN, se incluyó al Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados como parte del Sector, no obstante el AYA informó mediante oficio n° GG-2025-01089 su decisión de no incluir compromisos en el PES del Sector de Obras Públicas y Transportes, y que los compromisos que fueron aprobados por MIDEPLAN para el PEN al 2050, relacionados con agua potable, se tramitaron por medio del Ministerio de Salud.

Desde el punto de vista de gobernanza, el Sector enfrenta importantes retos de articulación relacionados con la gestión eficaz de la cartera de proyectos y la coordinación propia de temáticas que son invariablemente de abordaje intersectorial tales como el transporte público, la implementación del pago electrónico, los procesos de concesión de obra pública o los grandes proyectos urbanos, como el tren rápido de pasajeros.

Adicionalmente, cada vez es más común que el Sector deba asumir compromisos que implican la coordinación con otros sectores del poder ejecutivo, realizando la importancia del trabajo de la Secretaría de Planificación Sectorial.

Delimitación de la Problemática

La problemática que busca atenderse con el Plan Estratégico Sectorial fue analizada tomando como referencia los resultados de PES 2019-2024. Se realizó una identificación de problemas con la participación de representantes de las instituciones del Sector y seguidamente una caracterización de estos. Como resultado, fue posible llegar a una serie de árboles de problemas que direccionaron en lo sucesivo la definición de intervenciones e indicadores para el PES 2025-2030.

Resultado 1: Transporte Público intermodal

Al respecto del sistema de transporte público, el principal problema identificado se asocia a la inadecuada integración entre distintos tipos de movilidad que desmejora la experiencia de las personas usuarias del servicio. El planteamiento de este problema coincide con el análisis realizado en distintos instrumentos sectoriales, como la Política Nacional para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús y el Programa para un Sistema Integrado de Transporte Público para la GAM.

Las principales causas del problema apuntan a: i) La insuficiente planificación del transporte público que impide la integración de todos los actores relacionados con la modernización del sistema de transporte público; ii) La insuficiente coordinación institucional que impide el uso eficiente de los recursos institucionales y la participación de todos los actores involucrados; iii) La infraestructura orientada a los vehículos particulares que desmejora la movilidad del transporte público, peatones y ciclistas; y iv) La desarticulación entre la planificación urbana y las intervenciones en transporte público.

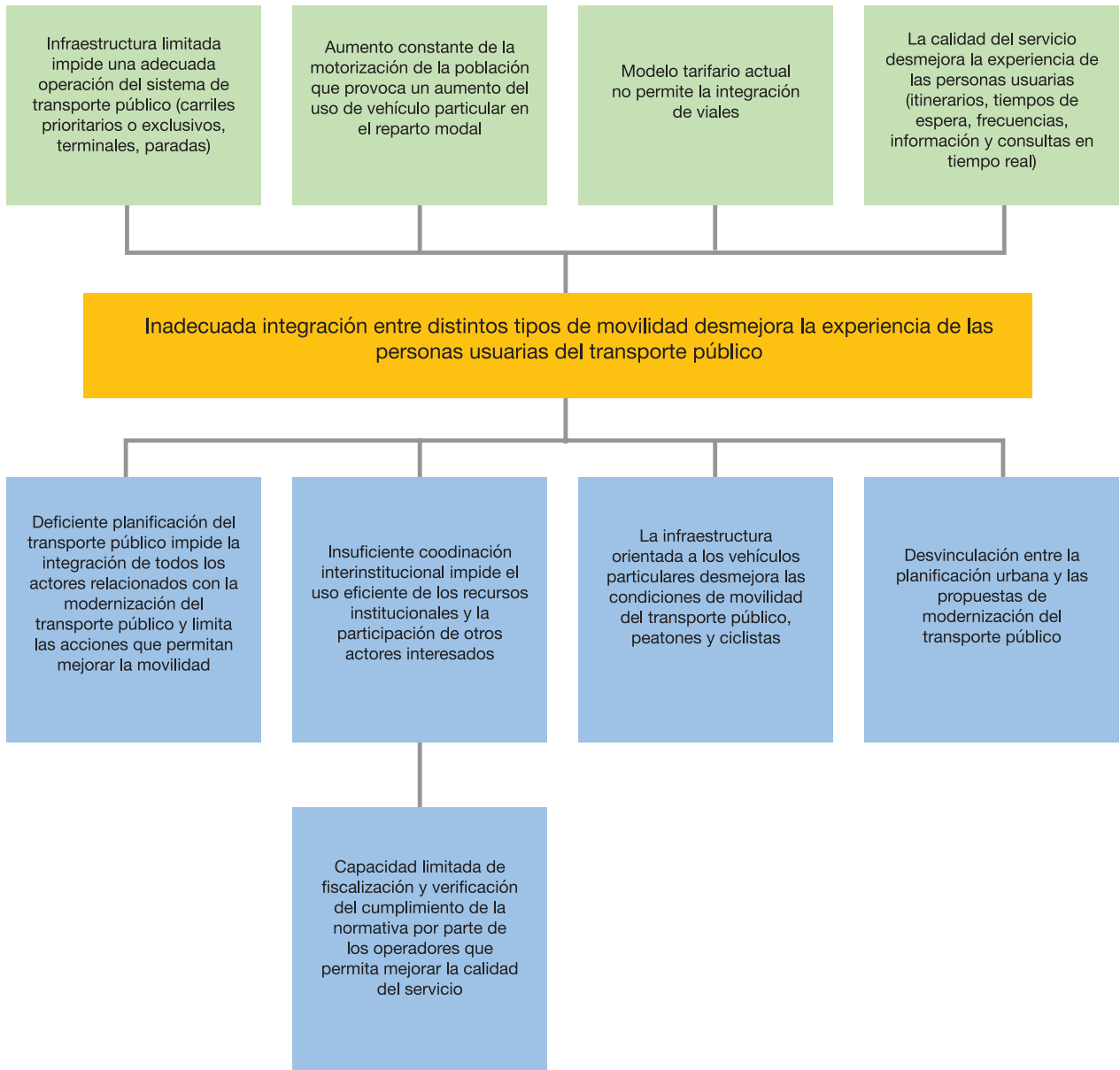
En un nivel inferior, con una influencia menor sobre el problema principal, se identificó la limitada capacidad de fiscalización y verificación del cumplimiento de la normativa por parte de los operadores del servicio público. Este problema impide elevar la calidad del servicio, la identificación de oportunidades de mejora y sobre todo, responder de una manera adecuada a las necesidades actuales de las personas usuarias. La fiscalización referida debe reflejarse y corresponde, en gran parte, a controles policiales de vigilancia en carretera, cuyo propósito no solo debería ser la fiscalización del transporte público, sino controlar el transporte ilegal que genera una competencia directa al transporte formal y afecta la dinámica del servicio público.

Los principales efectos identificados en el proceso de diagnóstico son palpables sobre todo en las zonas urbanas del país. En

primer término, es notable la limitada infraestructura dedicada para la operación del transporte público, realidad que complica los esfuerzos por troncalizar, integrar los sistemas y mejorar los parámetros del servicio público. Aunado a esto, un elemento clave y crucial para el avance de la integración modal del servicio en el marco de implementación de la sectorización, es la definición del modelo y esquema tarifario de cada tipo de ruta según los conceptos y principios de modernización del transporte público (troncales, alimentadoras, distribución e intersectoriales), y la integración tarifaria; resorte de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. Asimismo, como parte de la integración tarifaria, se requiere de un avance sólido y consolidación en la implementación del sistema de pago electrónico, que permita registrar los trasbordos, verificar su validez y facilite la recopilación de datos para la planificación operativa y optimización del sistema.

La creciente motorización del país es otro de los efectos identificados. La tasa de motorización del país ha crecido de manera constante en las últimas décadas. Mientras a inicios de siglo la motorización del país llegaba a 1 vehículo por cada 6 habitantes (CAF, 2011) en el año 2018 el Estado de la Nación ubicó este parámetro cercano a 1 vehículo por cada 4 habitantes (231 vehículos por cada 1000 habitantes), lo cual es una muestra de acelerada motorización. Únicamente en la década comprendida entre 1997 y el 2007, el parque automotor nacional aumentó un 119%, mientras la población sólo aumentó un 19%. Este indicador posiciona a Costa Rica como el tercer país con mayor motorización de América Latina, únicamente detrás de Argentina y México (Programa Estado de la Nación, 2018).

Imagen1. Árbol de problemas: Resultado 1. Transporte Público



Resultado 2: Sistema de carreteras costo eficiente

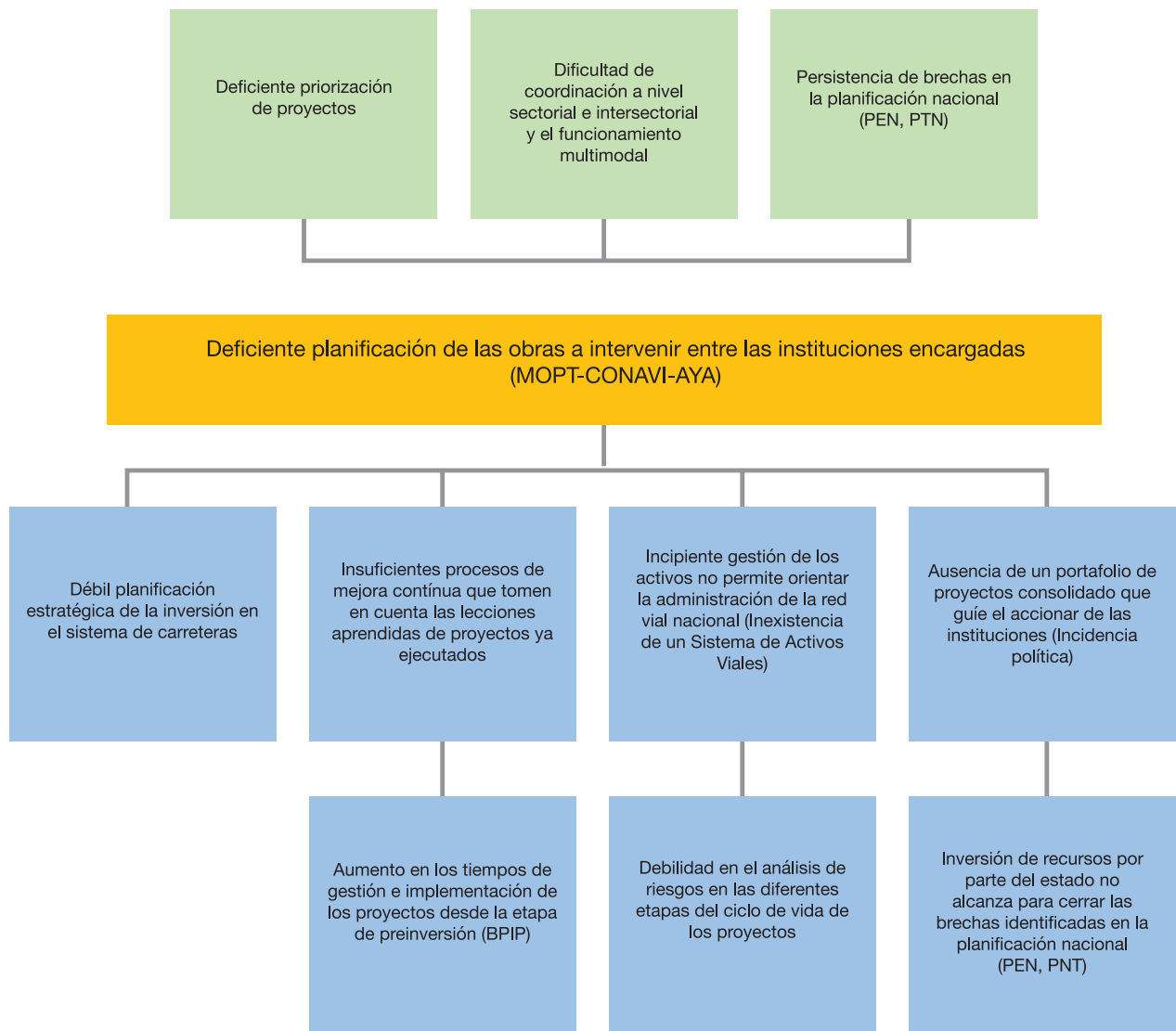
Relacionado al sistema de carreteras costo-eficiente, la problemática principal identificada fue la deficiente planificación de las obras a intervenir entre las instituciones encargadas (MOPT-CONAVI-AyA). En este resultado se incluye al Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA), debido a la fuerte incidencia que tienen sus obras en la red vial nacional y cantonal.

Las principales causas raíz identificadas se señalan a continuación: i) Débil Planificación estratégica de la inversión en el sistema de carreteras, ii) Insuficientes procesos de mejora continua que tomen en cuenta las lecciones aprendidas de los proyectos ya ejecutados, iii) Incipiente gestión de los activos

viales que no permite orientar la administración de la red vial nacional iv) incidencia política que guía el accionar institucional en algunos casos lejos de lo establecido en la cartera de proyectos.

Otros factores encontrados en el análisis de este resultado evidencian las debilidades presentes en las instituciones que aumentan los tiempos de gestión e implementación de proyectos desde la etapa de preinversión, las carencias existentes en el análisis de riesgos en las diferentes etapas del ciclo de vida de los proyectos y los recortes presupuestarios que impiden el desarrollo de infraestructura. En futuras actualizaciones del PES se espera poder explorar la inclusión de otros medios de movilidad, así como concluir con la implementación del sistema de activos viales.

Imagen 2. Árbol de problemas: Resultado 2. Sistema de Carreteras costo-eficiente



Resultado 3: Proyectos para la gestión de la oferta y demanda de servicios de transporte

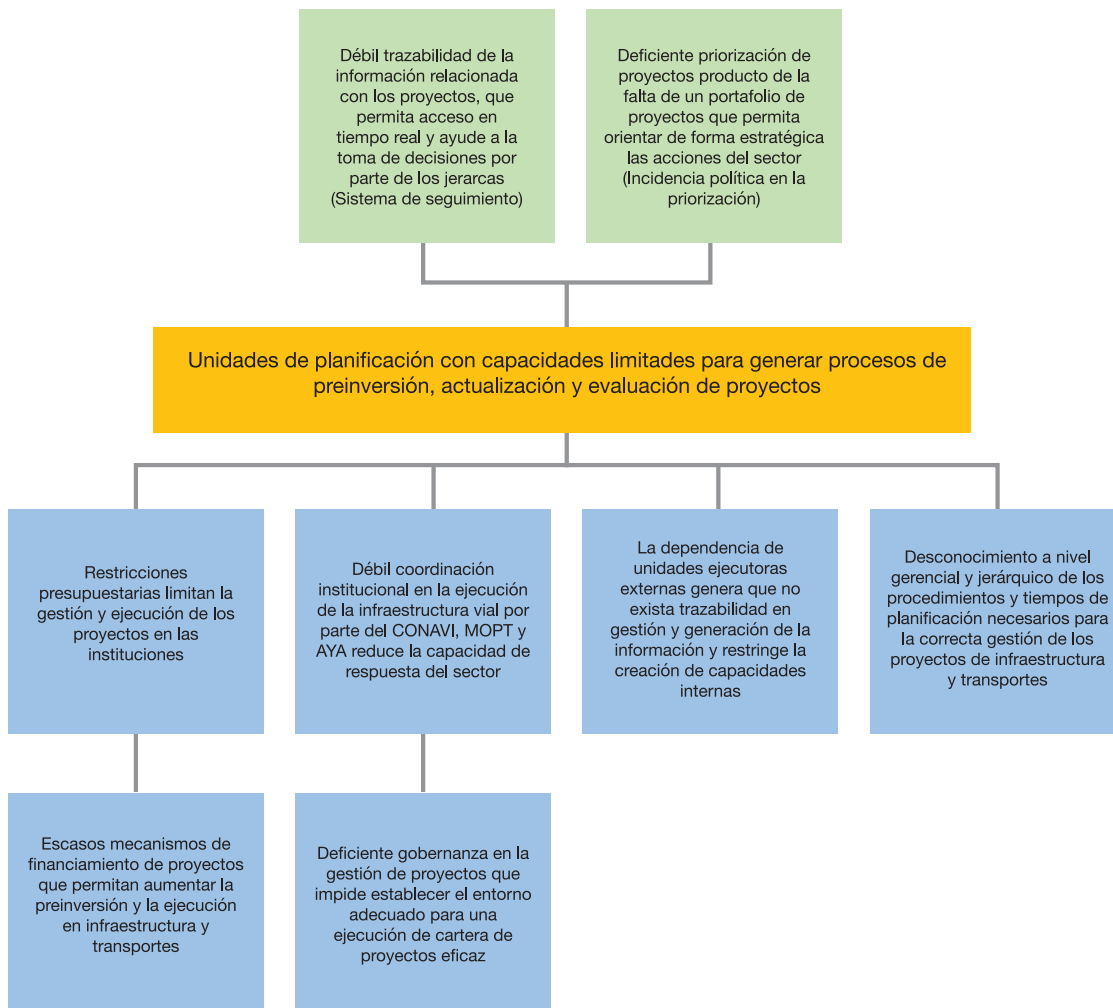
Con relación a la gestión de proyectos por parte del sector, muchos de los temas identificados como problemáticos están relacionados con el proceso para la inscripción de proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública y en las capacidades reales de las Unidades de Planificación Institucionales (UPIs) para emprender procesos de preinversión.

Este último punto fue el problema central identificado, toda vez que las UPIs cuentan con capacidades limitadas para generar procesos de preinversión, actualización y evaluación de proyectos.

Adicionalmente, se señalan las siguientes problemáticas: i) Restricciones presupuestarias limitan la gestión y ejecución de los proyectos por parte de las instituciones, ii) Débil coordinación institucional en la ejecución de la infraestructura vial, iii) Dependencia de unidades ejecutoras externas dificulta la trazabilidad y homogeneidad en la gestión y generación de la información, iv) Desconocimiento a nivel gerencial y jerárquico de los procedimientos y tiempos de planificación necesarios para la correcta gestión de los proyectos.

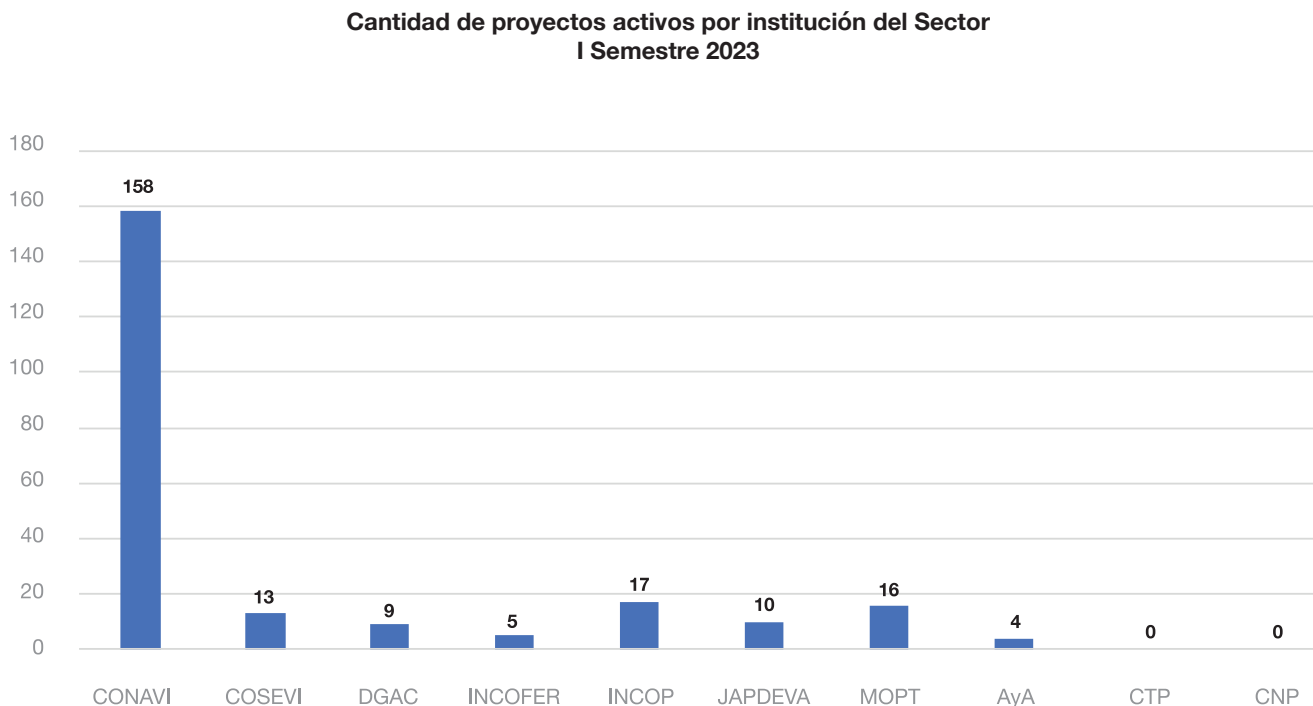
También se señalan como problemas, los escasos mecanismos de financiamiento y la deficiente gobernanza en la gestión de proyectos que impide establecer el entorno adecuado para la ejecución de la cartera de proyectos. El Plan de Financiamiento que está en proceso de elaboración, permitirá explorar alternativas para financiamiento de proyectos del PES.

Imagen 3. Árbol de problemas: Resultado 3. Proyectos para la gestión de la oferta y la demanda



Las capacidades para elaborar documentos de preinversión por parte de las instituciones queda en evidencia cuando se observa cómo están distribuidos los proyectos activos en el BPIP:

Imagen 4. Distribución de los proyectos del sector en el BPIP. 2023



Al 2023, la cartera de proyectos activos en el BPIP ascendía a poco más de 250 proyectos. Una gran mayoría de estos proyectos han sido inscritos por el CONAVI, demostrando su mayor capacidad de gestión de documentos de preinversión. Comparativamente, el resto de las instituciones tienen una cartera relativamente pequeña. En el caso de AyA se incluyeron los proyectos activos vinculados al PNDIP 2023-2024, asimismo, las únicas instituciones que no tienen proyectos inscritos en el BPIP son el CTP y el CNC.

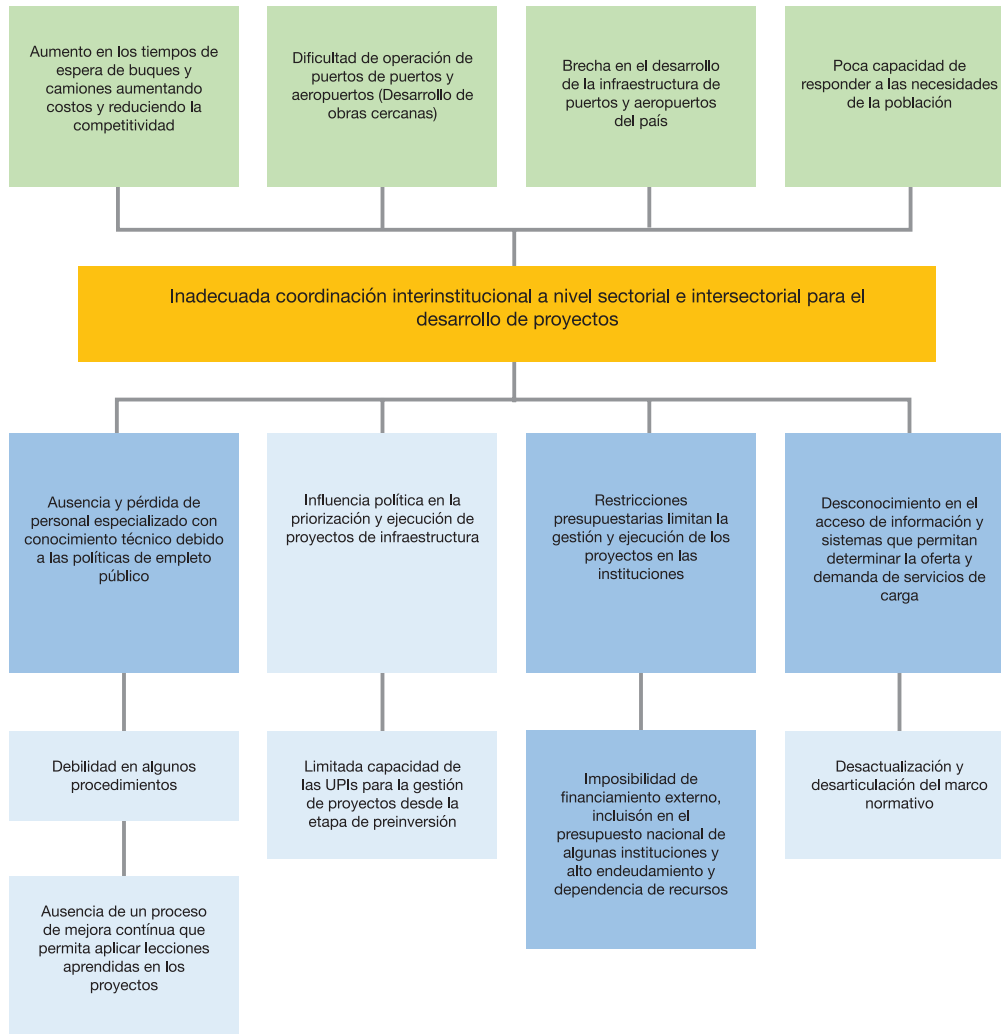
infraestructura portuaria y aeroportuaria y las recientes políticas de empleo público, han generado en los últimos años una fuga de personal especializado que compromete las capacidades internas de gestión por parte de las instituciones.

Otros problemas identificados fueron: i) Influencia política en la priorización y ejecución de proyectos de infraestructura, ii) restricciones presupuestarias que limitan la gestión y ejecución de los proyectos en las instituciones, iii) desconocimiento en el acceso de información y sistemas que permitan determinar la oferta y demanda de servicios de carga.

Resultado 4: Desarrollo de proyectos aeroportuarios y marítimos portuarios

En el caso del desarrollo de infraestructura portuaria y aeroportuaria, el principal problema identificado en la jornada de talleres giró en torno a la inadecuada coordinación interinstitucional a nivel sectorial e intersectorial para el desarrollo de proyectos. Adicionalmente, el alto grado de especialización que requiere la

Imagen 5. Árbol de problemas: Resultado 4. Infraestructura marítima y aeroportuaria.



La imposibilidad de financiamiento externo debido a la condición particular de algunas de las instituciones del sector incluidas en el presupuesto nacional y el alto endeudamiento, fueron identificados como importantes obstáculos para la construcción de infraestructura, así como, la desarticulación del marco normativo y la capacidad limitada de las unidades de planificación.

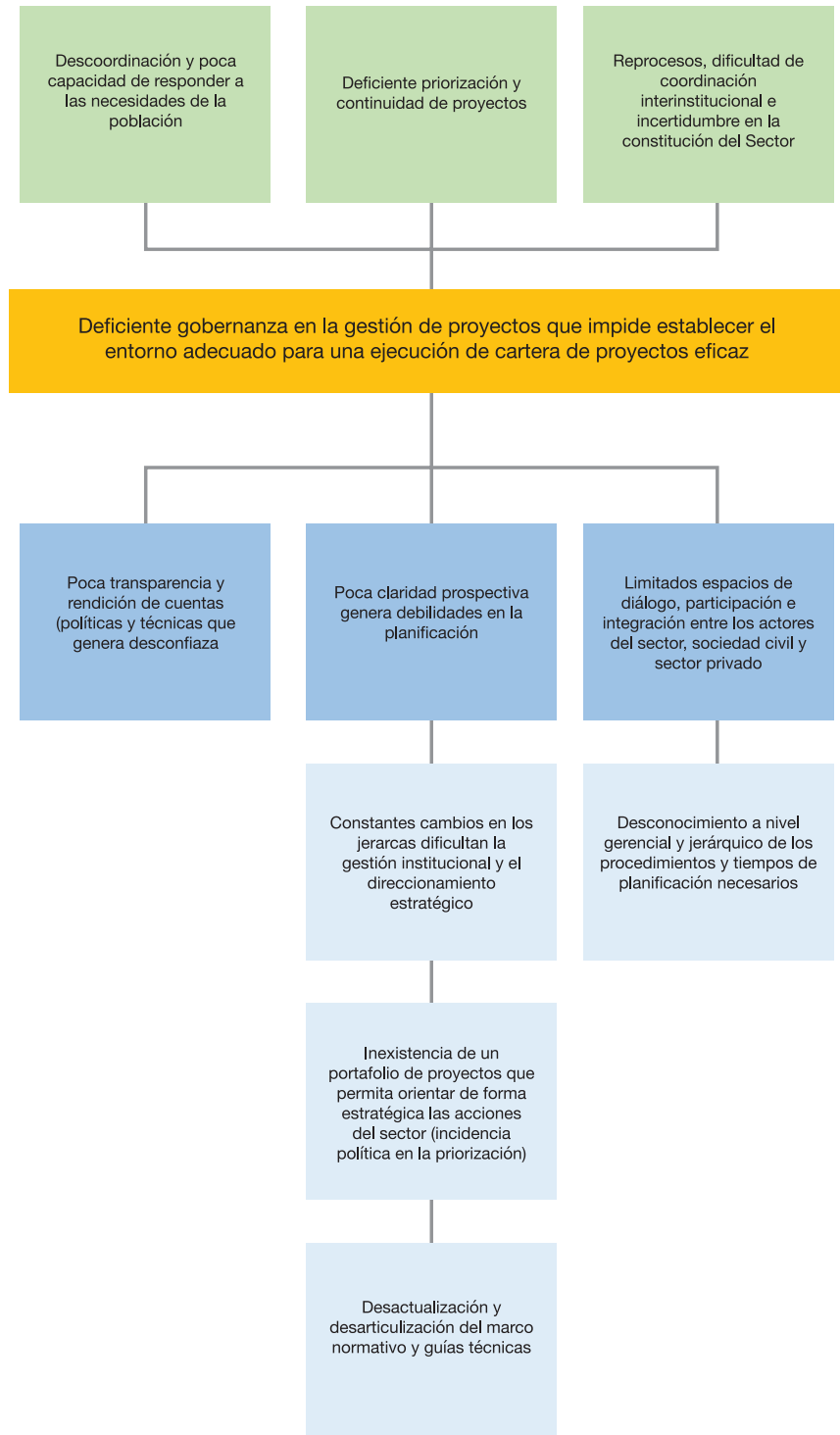
Resultado 5: Gobernanza Sectorial

El principal problema identificado para este resultado es la deficiente gobernanza en la gestión de proyectos que impide establecer el entorno adecuado para una ejecución eficaz de cartera de proyectos.

Entre las causas del problema central se mencionan: i) Poca transparencia y rendición de cuentas (Políticas y técnicas) que genera desconfianza, ii) Poca claridad prospectiva que genera debilidades en la planificación, iii) Limitados espacios de diálogo, participación e integración entre los actores del sector, sociedad civil y sector privado.

Otro aspecto que ha afectado la gobernanza del sector ha sido el constante cambio de jerarcas en las diferentes instituciones del mismo. Esta situación ha provocado inestabilidad y poca continuidad en todas las instituciones que conforman el Sector.

Imagen 6. Árbol de problemas: Resultado 5. Gobernanza



Población Objetivo

La población objetivo del Plan Estratégico Sectorial es tan variada y amplia como el alcance mismo de las acciones del sector Obras Públicas y Transportes. Aunque no es posible hacer una cuantificación exacta, si es posible afirmar que al ser la movilidad una condición natural necesaria para seres humanos y mercancías, el plan alcanza a toda la población que de una forma u otra requiere de servicios asociados a la movilidad, transporte y a la infraestructura.

Desde el punto de vista de la movilidad de personas y mercancías, el análisis del reparto modal de la población nos muestra una caracterización de la población que requiere servicios de movilidad y transporte. Según datos de la Contraloría General de la República, entre el año 2015 y 2018 la representación de la modalidad autobús se redujo de un 59% a un 47%. Estos datos contrastan con el aumento en la utilización del vehículo particular, el cual, según la misma Contraloría, alcanzaba al 2018 un 47% de reparto modal total. Por otra parte, la movilidad activa, importante para la descarbonización y la promoción de la salud, carece de datos certeros y sistemáticos de su utilización. El uso de la bicicleta es mucho más aceptado y común en ciudades fuera del área metropolitana.

Actualmente, de acuerdo con diferentes estudios realizados, la población que se decanta hacia el vehículo particular sigue en aumento, alcanzando números cercanos al 35-40% del reparto modal, cada vez más cercano de la modalidad autobús. En ese sentido, la población que utiliza el sistema de carreteras de nuestro país resultaría directamente beneficiadas por las propuestas contenidas en el Plan Estratégico Sectorial.

Por otra parte, la economía del país se mueve principalmente por el sistema de carreteras, el cual es clave para el desplazamiento de mercancías a lo largo y ancho del territorio nacional y en conexión con la economía regional. Es ese sentido, las acciones del PES están directamente relacionadas con el desempeño económico y con la búsqueda de la reactivación económica tan necesaria desde la pandemia por COVID-19.

Plan Estratégico Sectorial 2026-2030

Misión

Somos el Sector que desarrolla obras de infraestructura y servicios de transporte intermodal, procurando la conectividad necesaria para el desplazamiento seguro, eficiente y de calidad de personas y mercancías, propiciando el desarrollo sostenible y facilitando la resiliencia de las infraestructuras vitales.

Visión

Para el 2030 los usuarios de las infraestructuras y servicios aéreos, marítimos y terrestres, reconocerán la oferta de transporte intermodal e infraestructura como un servicio eficiente, cómodo, seguro, innovador, accesible, resiliente, y sostenible que mejora su calidad de vida y dinamiza el desarrollo socioeconómico del país.

Ejes Transversales

Equidad de Género

La incorporación del enfoque de género en la movilidad parte de la necesidad de la transversalización del concepto desde la formulación misma de las políticas de transporte. Los patrones de viaje están directamente influenciados por nuestros roles de género. “Generalmente, cuando se compara a las mujeres con los hombres en áreas urbanas, ellas tienden a hacer más viajes, más cortos y en tiempos más variados. Estos desplazamientos son más costosos en términos de tiempo y dinero” (GTZ, s.f, p.6).

La movilidad juega un papel preponderante en el acceso a los bienes y servicios urbanos. Este acceso se ve particularmente afectado en el caso las mujeres y niñas, las cuales corren un mayor riesgo de ser víctimas de la inseguridad producto de la violencia machista.

El Plan Estratégico Sectorial reconoce que el diseño del entorno asociado a la movilidad puede promover situaciones de inseguridad para las mujeres. Asimismo, los datos para el diseño de los sistemas de transporte público deben reconocer las diferencias en la movilidad de las mujeres. Para esto, es necesario que los datos base de oferta - demanda y origen-

destino se desagreguen por sexo con el propósito de entender las necesidades específicas de mujeres y hombres, así como, los efectos diferenciales de cada situación.

En resumen, la transversalización del enfoque de género incluye comprender las necesidades prácticas y estratégicas, así como las restricciones, oportunidades y opciones de mujeres y hombres en el contexto de la movilidad, la infraestructura y las políticas públicas asociadas.

Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD)

La Gestión para Resultados es la evaluación de la Administración por Objetivos, la cual se basa en la teoría aplicada en el ámbito del sector privado para mejorar el desempeño. Este tipo de gestión enfoca su atención en los objetivos o finalidades de la organización, en contraste con las ideas anteriores que se centraban en las actividades o procesos y en los sistemas de control, lo cual generaba apatía y tensión en los distintos niveles de mando de las organizaciones.

MIDEPLAN define valor público como “(...) la capacidad del Estado para dar respuesta a problemas relevantes de la población en el marco del desarrollo sostenible, ofreciendo bienes y servicios eficientes, de calidad e inclusivos, promoviendo oportunidades, dentro de un contexto democrático”

La Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD)

Es un instrumento de la Nueva Gestión Pública orientado a fortalecer la capacidad del Estado para promover el desarrollo, constituyendo un marco de referencia cuyo objetivo es facilitar a las organizaciones públicas la dirección efectiva e integrada de su proceso de creación de valor público con el fin de optimizarlo, asegurando la máxima eficacia y eficiencia de su desempeño, la consecución de los objetivos de gobierno y la mejora continua de sus instituciones.

El concepto de valor público cobra especial relevancia, toda vez que hace referencia a la capacidad del estado para resolver los problemas de la población, de una manera cada vez más efectiva y transparente. Con el objetivo de incorporar la cadena de valor y la generación de valor público en el Plan Estratégico Sectorial, en esta versión del PES 2025-2030 se incluye la incorporación de intervenciones de impacto vinculadas a resultados.

Adaptación al cambio climático, resiliencia y gestión del riesgo

El Plan Estratégico Sectorial debe ser coherente con un modelo sostenible de desarrollo, que permita al país aprovechar las ventajas estratégicas de una movilidad basada en las personas, disminuyendo la cantidad y duración de los viajes y aportando así al proceso de descarbonización de la economía.

Adicionalmente, la gestión del riesgo, como eje transversal de las políticas y planes, tiene su fundamento en la Ley Nacional de Emergencias y Gestión de Riesgo (N° 8488, del año 2006), se basa en procurar la reducción de la vulnerabilidad de la población costarricense, las causas de pérdidas de vidas humanas y las consecuencias sociales, económicas y ambientales inducidas por las amenazas de origen natural y antrópico que afecten el territorio costarricense.

El costo de infraestructura derivados de la reconstrucción del riesgo o de un inadecuado análisis de las causas que generan la vulnerabilidad, deben experimentar un proceso de reducción paulatino, merced a la transversalización de la política sectorial ambiental. Es por este motivo que el PES busca como uno de sus principales objetivos el seguimiento de la política ambiental tanto del accionar de las instituciones como en las obras de infraestructura del sector.

Participación Ciudadana

La participación ciudadana como eje transversal, se entiende como la acción promovida desde las entidades responsables de la gestión del transporte y la infraestructura, por medio de los distintos mecanismos disponibles para que los ciudadanos, de manera directa o a través de sus organizaciones, se vinculen efectivamente al mejoramiento de la gestión pública y de la calidad del control institucional.

Esta acción puede ser promovida en alianza con distintos sectores y conlleva el desarrollo de mecanismos e instancias de cooperación y articulación por medio de las cuales se facilite el ejercicio del control ciudadano.

Resultados del PES

El Plan Estratégico Sectorial, en apego a los principios de la Gestión para Resultados, se estructura en torno a 5 resultados generales, los cuales se detallan a continuación:

- **Resultado 1:** Integración entre los distintos tipos de movilidad, que contribuya a mejorar la experiencia de las personas usuarias de transporte público.
- **Resultado 2:** El MOPT, CONAVI y CNC realicen eficientes procesos de planificación de las obras viales a intervenir.
- **Resultado 3:** Las Unidades de Planificación Institucional cuenten con recursos y capacidades suficientes para generar procesos de preinversión, actualización y evaluación de proyectos
- **Resultado 4:** Se espera una efectiva coordinación a nivel sectorial e intersectorial para el desarrollo de proyectos aeroportuarios y portuarios, que permita satisfacer la demanda de servicios de transporte de carga y pasajeros.
- **Resultado 5:** El Sector cuente con un marco de Gobernanza que le permite disponer de un entorno adecuado para ejecución eficaz de proyectos, contemplando la variable ambiental y equidad de género.

Objetivos

Para la identificación de objetivos, intervenciones e indicadores de gestión para ser incluidos en el PES 2025-2030, se tomó como base los siguientes instrumentos de planificación:

- Compromisos país incluidos en la Estrategia Nacional de Metas Nacionales de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).
- Intervenciones incluidas por las instituciones del sector en el Plan Estratégico Nacional.
- Resultados determinados en los talleres de diagnóstico realizados con las instituciones del sector.

En el marco de la Estrategia Nacional de Metas Nacionales de los ODS, el sector Obras Públicas y Transportes tiene relación directa con dos objetivos a saber:

- Al 2030 reducir la tasa de mortalidad de accidentes de tránsito en un 14,28. Este objetivo se encuentra vinculado con el ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades.

- Al 2030, el país logra un 1.40% de inversión realizada en infraestructura respecto al PIB. Este objetivo está directamente vinculado con el ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Aunque no se encuentra incluido en la Estrategia Nacional de Metas Nacionales de los ODS, esta Secretaría de Planificación Sectorial considera importantes incluir como parte de los objetivos vinculados con el Sector Obras Públicas y Transportes, el objetivo propuesto por parte del Consejo de Transporte Público: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte eficientes, cómodos y seguros para todos y mejorar la seguridad vial.

Dicho objetivo guarda cierta relación con el objetivo 11 de los ODS: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

Objetivos del PES 2025-2030, articulados con los ODS:

1. Al 2030 reducir la tasa de mortalidad de accidentes de tránsito en un 14,28.
2. Al 2030, el país logra un 1.40% de inversión realizada en infraestructura respecto al PIB.
3. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte eficientes, cómodos y seguros para todos y mejorar la seguridad vial.

Análisis de Riesgo

Para el PES 2026-2030, se considera relevante efectuar el análisis de riesgos para evaluar la presencia o la probabilidad de eventos que puedan impedir o retrasar la ejecución de dicho Plan.

Dicho Proceso de Valoración de Riesgos será aplicable mediante el uso de la Guía General de Valoración de Riesgos de Planes Estratégicos Sectoriales que establezca la Rectoría y deberá realizarse una vez al año, de conformidad con los requisitos y fechas que se comunicarán oportunamente por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial, para este Plan, así como remitirse a dicha Secretaría para la revisión respectiva.

Seguimiento y Evaluación

El Seguimiento y Evaluación del Plan Estratégico Sectorial será comunicado oportunamente por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial.

El seguimiento del PES 2026-2030 tendrá una periodicidad anual, consistirá en el análisis del avance de las intervenciones e indicadores de gestión asociados a cada uno de los resultados que conforman el Plan; con el objetivo de valorar el estado de avance o retraso en su ejecución.

La evaluación del PES 2026-2030 se podrá realizar teniendo como objetivo en un primer término el plan como tal (alcance global) y en un segundo término las intervenciones públicas que conforman dicho plan (evaluación individual de intervenciones). La evaluación contribuirá a la toma de decisiones para la mejora de la gestión pública y la creación de valor público del Sector.

Intervenciones públicas por resultado

Al respecto del proceso de identificación e inclusión de intervenciones públicas en el Plan Estratégico Sectorial, MIDEPLAN ha definido los siguientes parámetros los cuales fueron compartidos con las instituciones del sector y utilizados como la principal referencia. Las intervenciones públicas que pueden incorporarse en el PES deben cumplir con las siguientes características:

- Proyectos de Inversión Pública que incluye la fase de preinversión o ejecución.
- Proyectos de Inversión Pública que incluye las fases de preinversión y ejecución.
- Proyectos de inversión que sólo requieran programar la Etapa de Ejecución.
- Programas de Inversión Pública, cuyas metas son únicamente de inversión pública.
- Intervenciones públicas donde no todos los indicadores son de proyectos de inversión pública.
- Metas estratégicas asociadas a los tipos de intervenciones Públicas: Políticas, Planes o Programas.

- Proyectos en fase de ejecución de obra física, que finalizarán o se ejecutarán en al menos 30% durante la vigencia de cinco años del Plan Nacional Sectorial (PNS).
- Proyectos nuevos o proyectos que se encuentren en alguna de las etapas de la fase de preinversión (Perfil, Prefactibilidad y Factibilidad), que se consideren estratégicos según criterios de priorización, para el cumplimiento de los objetivos y metas estratégicas del Plan Nacional Sectorial (PNS).

Adicionalmente, se brindaron las siguientes recomendaciones para la selección de las intervenciones públicas:

- Los proyectos deben estar inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) de Mideplan en estado activo, según la fase y etapa correspondiente.
- Cada intervención pública de inversión deberá contar con el financiamiento. Para aquellos proyectos que se pretenden financiar con endeudamiento público, se deben obtener oportunamente las autorizaciones oficiales del MIDEPLAN, BCCR, Ministerio de Hacienda y cuando corresponda de la Asamblea Legislativa.
- Los montos que se incluyan en este PNS, como parte de las estimaciones presupuestarias por proyecto, deberán ser consistentes con los programados en el BPIP, para el período de vigencia de dicho plan.
- La estimación presupuestaria por indicador debe coincidir con lo programado en el BPIP, tanto en forma anual como en el monto total del período del PNS.
- Los proyectos deben mantener el nombre, código y demás atributos registrados en el BPIP en el PNS.

Resultado 1: Se espera una oportuna integración entre los distintos tipos de movilidad, que contribuya a mejorar la experiencia de las personas usuarias de transporte público.

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) Y ANUAL | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|---|---|-----------------------|-------------------------------------|--|------------------------|-------------------------|--|
| Modernización del transporte público modalidad autobús | PEN SITGAM | Promover y estructurar una red de transporte público modalidad autobús integrada y optimizada operativamente a nivel nacional, regional y local, para brindar un servicio, eficiente, cómodo y seguro que permita movilizar a las personas usuarias en apego a las normas de calidad vigentes | Cantidad de esquemas operativos sectorizados | Año 2024: 1 (AMSJ) | 2026-2030: 3 | | Político Financiero | CTP | La meta corresponde a 3 esquemas sectorizados aprobados a nivel nacional. Cabe destacar que para lograr la meta establecida, es indispensable que se doté al Consejo de Transporte Público de recursos económicos, tecnológicos y humanos (Profesional y Técnico) |
| | | | | | 2026: 1 | 65 millones | | | |
| | | | | | 2028: 1 | 65 millones | | | |
| | | | | | 2030: 1 | 65 millones | | | |
| | | | Porcentaje de rutas que operan con concesión | Año 2024: 11% | 2026-2028 100% | Presupuesto Ordinario del CTP | Legal Financiero | CTP | Es importante indicar que actualmente el CTP cuenta con 197 rutas con acuerdo de renovación de concesión, de las cuales 51 ya han sido referendadas por la ARESEP y 146 se encuentran en proceso de referendo. La línea base corresponde al total de rutas que se encuentran concesionadas al mes de marzo 2024, es decir 51 rutas con renovación de concesión y con referendo de la ARESEP de las 453 rutas activas. Por ruta activa se entenderá: el estado de las rutas de acuerdo con la clasificación definida por el Departamento de Administración de Concesiones. |
| Mejoramiento de la movilidad segura en los nodos y servicios de transporte público de la GAM. | PNDIP SITGAM | Incentivar la movilidad segura en el área de influencia de los nodos de integración de transporte de la GAM, mediante la implementación de acciones complementarias e intermodales. | Porcentaje de rutas de transporte público en modalidad autobús que brindan servicio en los nodos de integración con esquemas operativos actualizados. | 0 | 2026: 100% | 25.000.000 colones | Operativos | CTP | A fin de cumplir con lo establecido en el acuerdo N.º 089-MOPT publicado en La Gaceta N.º 96 del miércoles 31 de mayo del 2023, se publica la declaratoria de interés público de la Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035 (PMTPA) fue necesario hacer un revisión a la programación de los planes, programas y proyectos con el objetivo de lograr la articulación y alineación de los diferentes instrumentos existentes (PEN, SITGAM) con la PMTPA 2021-2035 y ahora el PNDIP 2023-2026. Tomando en consideración las competencias institucionales, al CTP le corresponde la gestión del servicio de transporte público modalidad Autobús, específicamente el diseño y aprobación de esquemas operativos para servicio de transporte público modalidad Autobús. El esquema operativo es fundamental para mejorar el servicio de transporte público, y una mejora en los servicios que atraviesan los nodos de integración. |

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) Y ANUAL | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|---|--|------------|--|---|--------------------------------------|-------------------------|---|
| Información accesible para los usuarios | | Mejorar las condiciones de confortabilidad, accesibilidad y seguridad de las personas usuarias del sistema de transporte público modalidad autobús, promoviendo la mejora de la calidad del servicio y el acceso a la información | Porcentaje de rutas incorporadas a la plataforma tecnológica que permita acceder a información de las rutas. | 0 | 2026-2030: 100% GAM 2026: 0% 2027: 0% 2028: 100% AMSJ (DE 28337) 2029: 0% 2030: 80% GAM | Presupuesto Ordinario del CTP 15 millones 25 millones | Político Gobernanza Financiero | CTP | Actualmente el CTP se encuentra en proceso de conformación de los archivos GIFS, el cual es el estándar de información que utilizan las plataformas digitales. Para la conformación y mantenimiento de estos archivos la institución estima un monto mínimo presupuestario de 15 millones anuales a partir del año 2025. Cabe destacar, que los archivos GIFS son los insumos necesarios e indispensables para la implementación de la información que se brinde en la plataforma. La línea base corresponde al dato a marzo 2024. |

Fuente: Oficio N°CTP-DE-CA-0704-2025 del 9 de julio del 2025 y modificación al PNDIP avalada por MIDEPLAN con oficio N° CARTA-MIDEPLAN-DVM-0223-2025

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META PERÍODO (AÑOS MÍNIMO) Y ANUAL | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------------------|--|--|------------|--|---|--|-------------------------|---|
| Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (G.A.M). Código BPIP: 002192 | PEN PNT PNDIP | Gestionar el proyecto a nivel de la Fase de Inversión | Porcentaje de avance de la fase de Inversión | 0 | 2026-2030: 100% 2026: 100% | Fuente Financiamiento: Préstamo Internacional. Estimación Presupuestaria: \$600 millones | Económico, Operativo, Financiero, Político. | Incofer | Se espera que para el I trimestre 2025 se cuente con el Proyecto de Ley presentado ante la Asamblea Legislativa (peso de la actividad 25%) El proceso de revisión y aprobación de la Ley y el Contrato Préstamo (peso de la actividad 35%) se esperaba que esté listo a finales del 2025. La Ejecución del Contrato de Préstamo (peso de la actividad 40%) sería a partir del 2026. La estimación presupuestaria se realizó con base en la información disponible. |
| Reconstrucción de la vía y restablecimiento del servicio ferroviario Puntarenas y Alajuela (TPC). Código BPIP: 002788 | PNDIP PNT PML | Contar con la fase de Preinversión del proyecto | Porcentaje de avance de la fase de Preinversión | 0 | 2026-2030: 100% 2026: 50% | Fuente Financiamiento: Fondo de Preinversión de Mideplan o Cooperación Internacional Estimación Presupuestaria: \$2.5 millones | Económico, Operativo, Financiero, Político. | Incofer | La estimación presupuestaria se realizó con base en la información disponible. Es muy probable que antes de finalizar la etapa de Preinversión del proyecto, se deba de modificar el nombre del mismo. Un posible nombre para este proyecto sería: Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema Ferroviario al Pacífico con tecnología de vanguardia promovido por el INCOFER |
| Rehabilitación del Tren Eléctrico de Carga en las Regiones Huetar Caribe y Huetar Norte. (TELCA). Código BPIP: 002646 | PEN PNT PNDIP PML | Contar con la fase de Preinversión e Inversión (modelo de negocio concesión) | Porcentaje de avance de la fase de la gestión del proyecto | 0 | 2026-2030: 2026: 30% (etapa de financiamiento) | Fuente Financiamiento: Concesión Estimación Presupuestaria: \$500 millones | Económico, Operativo, Financiero, Político. | Incofer | La estimación presupuestaria se realizó con base en la información disponible. Es muy probable que antes de finalizar la etapa de Preinversión del proyecto, se deba de modificar el nombre del mismo. Un posible nombre para este proyecto sería: Implementación, Operación y Mantenimiento del Sistema Ferroviario en la región Huetar Caribe y Huetar Norte con tecnología de vanguardia promovido por el INCOFER. Nombre Corto: Tren Huetar Caribe y Norte. |

Fuente: correos UPI INCOFER del 27 de junio 2025

Resultado 2: El MOPT, CONAVI y CNC realicen eficientes procesos de planificación de las obras viales a intervenir.

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERIODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA, FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------------------|--|---|-----------------|----------------------------|---|---------------------------------|-------------------------|--|
| 003371 Construcción de obras Carretera San Carlos, Sección Bernardo Soto – Florencia | PNT PNL PNIP | Mejorar la conectividad vial entre la Ruta Nacional N°1 (carretera Bernardo Soto) y el cantón de San Carlos (Ciudad Quesada y Florencia) | Porcentaje acumulado de avance de etapas del proyecto | 2023: 45,29% | 2026-2028: 100% | 125.114,35 Recursos externos BID PIV-APP (Contrato de préstamo N° 4864/OC-CR) y PIV-MU (Contrato de préstamo 3623/OC-CR) | Económico País Financiero | MOPT | Linea base 2023: 45,29% (Perfil 1%, Prefactibilidad 2%, Factibilidad 3,20%, Diseño final 1,55%, Financiamiento 2,40%, Licitación y adjudicación 0,08%, Pre ejecución 0,48% y Ejecución 34,58%) |
| | | | | | | 2025: 57,31% (Factibilidad 0,40%, Diseño final 1,72%, Licitación y adjudicación 3,17%, Pre ejecución 0,83% y Ejecución 1,52%) | | | |
| | | | | | | 2026: 76,26% (Factibilidad 0,40%, Diseño final 1,72%, Pre ejecución 1,67% y Ejecución 15,16%) | | | |
| | | | | | | 2027: 91,42% (Ejecución 15,16%) | | | |
| | | | | | | 50.7256,59 Presupuesto nacional | | | 2028: 100% (Ejecución 8,59%) |

Fuente: Correo UPI del MOPT del 2 de julio del 2025

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERIODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA, FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------------------|--|--|------------|--|---|---|-------------------------|-------------|
| Ampliación y mejoramiento de Corredor vial San José Caldera, Ruta N°27 | PML PNT PNDIP | Lograr la conclusión de la negociación con el Concesionario según términos y condiciones de la Administración y suscribir la adenda contractual para el inicio de las obras de construcción, a partir de estudios a fin de determinar la viabilidad de la propuesta. | Avance de negociaciones con el Concesionario | no aplica | 2026-2030: 2026: Adenda contractual y aprobación de la Contraloría General de la República 2027 Orden de inicio de las obras de construcción según diseño autorizados por la Administración 2028-2030 avance de las obras de ampliación | Actualmente la Administración y el Concesionario se encuentran analizando el trazado de la ampliación con el fin de definir las obras requeridas y el monto de las mismas | 1. Económico: 2. Ambiental 4. Sanitario 5. Natural 8. Operativo 15. Político | CNC | |
| Corredor Vial -Ruta Nacional número 2 | PNDIP | Intervenir aproximadamente 18,6 km de vía de San José a Cartago | Avance de etapa de preinversión de proyecto de concesión | no aplica | 2026-2030: 2026: Inicio de trámite de Licitación Internacional Garantía: US\$ 484.833,20 Vigente y vence 14/8/2024. Constitución del Fideicomiso del FID.1213.BNCR: US\$300.000.000, vencido desde el 14/11/2023. | Financiamiento privado: Costos de Desarrollo: US\$4.846.332,00. Pais Operativo Político | CNC | | |
| Optimización de activo Corredor Vial Liberia-Limonal | | Implementar un sistema de cobro de peaje, utilizando tecnología de libre flujo que permite la recolección automática de peajes o cobros en carriles abiertos. La inversión se centrará en los aspectos tecnológicos necesarios para la recolección y gestión de peajes, que se utilizarán para costear la inversión. | Avance de etapa de preinversión de proyecto de concesión | no aplica | 2026-2030: 2026: inicio de trámite de Licitación Internacional | El proyecto planteado posee una estimación de costo de inversión de US\$20.000,00 (en la etapa de perfil). Recursos del Préstamo BID (CLIPP) Ley No. 9699. | Pais Operativo Político | CNC | |

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERIODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA, FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|---|---|------------|--|---|--|-------------------------|---|
| Monitoreo automático de tránsito vehicular en carreteras | | Concesionar Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, planificación, instalación, conservación, desarrollo de software, almacenamiento, así como el mantenimiento correctivo y preventivo para la expansión de un sistema de monitoreo basado en inteligencia artificial, con enfoque en la seguridad, prevención y cumplimiento de la ley. | Avance de etapa de proyecto de concesión | no aplica | 2026-2030: 2026: Completar estudios Factibilidad | US\$45.191.605,44 | Pais | CNC | El sistema de monitoreo basado en inteligencia artificial, estará ubicado en los puntos más conflictivos del tráfico vehicular o con mayor propensión a accidentalidad y los que sean de interés para la Administración superior. |
| Ampliación ruta 23- Caldera a Barranca | | Ampliar la ruta nacional 23, a través de iniciativa privada cuya intervención sería de 11,40 kilómetros de vía, iniciando en el PK 76+805 de la Autopista Ruta 27 (San José - Caldera) en la llegada a la playa de Caldera y transcurre en sentido noroeste hasta entroncar con la Ruta Nacional N° 1 "Carretera Interamericana Norte", propiamente, en Barranca (Puntarenas) | Avance de etapa de pre inversión de proyecto de concesión | no aplica | 2026-2030: 2026: Completar estudios Factibilidad | US \$116.438.000,00 | Pais Político | CNC | Concesión de Obra Pública con Servicio Público para el Diseño, Construcción, Operación de la ampliación de la Ruta Nacional N° 23 Caldera-Barranca y su mantenimiento. Se trata de duplicar el tramo referido, pasando de un carril por sentido o en ocasiones de 2+1 carriles, a dos carriles por sentido; incluyendo obras de explanaciones y movimiento de tierras, pavimentos, drenaje, puentes, viaductos, estructuras, entre otras. |
| Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos; proyecto de Iniciativa Privada denominada "TREN HUETAR". ¹ | PEN PNDIP | Concesionar la construcción, ampliación, remodelación o reparación, operación y mantenimiento del tramo de línea férrea entre Muelle (San Carlos) - Valle la Estrella (Limón) incluyendo estaciones y subestaciones de pasajeros y centros de acopio de contenedores para el transporte de personas y mercancías; con el diseño y especificaciones técnicas emitidas por INCOFER. | Avance de etapa de pre inversión de proyecto de concesión | no aplica | 2026-2030: 2026: Completar estudios Factibilidad | US \$461.630.250,00 | Pais y político | CNC | Actualmente, se recibió la propuesta de iniciativa privada el 07 de abril 2025 para realizar la verificación y análisis del Reglamento de los Proyectos de Iniciativa Privada de Concesión de Obras Públicas o de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (RPIP). |
| Terminal de Contenedores de Moín | PML | Continuar con la etapa de explotación, mantenimiento del contrato vigente de concesión con APM TERMINALS | Elaboración y atención de informes técnicos y gerenciales sobre las actividades de ejecución (proyectos en marcha) de los contratos de concesión del proyecto Terminal de Contenedores de Moín en Limón | no aplica | | | Económico, Ambiental Geopolítico/Sanitario Natural Operativo | CNC | |

Fuente: correo de UPI CNC del 23 de junio del 2025

1 El proyecto TREN Huetar aparece como parte de las intervenciones del CNC, debido a que se propone sea financiado vía Concesión.

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERÍODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA EN MILLONES DE COLONES. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS | | | | |
|--|-------------------------------------|---|---|------------|---|---|--|-------------------------|---|---|--|--------|---|
| Intervenir 3 puentes en condición deficiente ubicados en el polo Golfo de Nicoya (PE) | PEN PN DIP (Río Barranca) | Brindar condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 3 puentes | Presupuesto Fondo Vial (POI) Fondos del Proeri (CNE) Río Aguijas \$ 631 495,6 Río Barranca \$ 4 662 393, 89 Mata de Limón ¢ 6 994 370 970,00 | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | - Río Barranca (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Estero Mata Limón (POI): se encuentra en la fase de diseño, se plantea su construcción para el periodo 2027 - 2028. - Rehabilitación Río Aguijas (Proeri): finaliza construcción en el 2026. | | | | |
| | | | | | 2026: Río Barranca (Ruta N°1) Río Aguijas (Ruta N°34) | | | | | | | | |
| | | | | | 2027: Estero Mata de Limón (Ruta N°23) | | | | | | | | |
| | | | | | 2028: Estero Mata de Limón (Ruta N°23) | | | | | | | | |
| | | | | | 2029: 2030: | | | | | | | | |
| Intervenir 1 puente en condición deficiente ubicado en el polo Cañas-Tilarán-Uj-ala (regiones Huastar Norte y Chorotega) (provincias de Guanacasté y Alajuela) | PEN | Brindar condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 1 puente | Presupuesto Fondo Vial | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | - Río Santa Rosa (POI): su etapa de preinversión inicia a partir del año 2026, razón por la cual no se ha estimado su inversión. Su etapa constructiva culmina a más tardar en el 2030. | | | | |
| | | | | | 2026: 2027: 2028: 2029: 2030: Río Santa Rosa (Ruta N°142) | | | | | | | | |
| | | | | | 2026-2030: 3 puentes | | | | | Presupuesto Fondo Vial Fondos del Proeri (CNE) Río Carrizal \$ 1 211 480,81 Río Gallina \$ 1 211 480,81 Río Tempisque Nuevo ¢ 1 600 380 750,00 | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | - Río Carrizal (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Gallina (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Tempisque Nuevo (POI): finaliza construcción en el 2026. |
| | | | | | 2026: Río Tempisque Nuevo (Ruta N°21) Río Carrizal (Ruta N°21) Río Gallina (Ruta N°21) | | | | | | | | |
| | | | | | 2027: 2028: 2029: 2030: | | | | | | | | |
| 2026: Río Barranca (Ruta N°1) Río Aguijas (Ruta N°34) | | | | | | | | | | | | | |
| 2027: Estero Mata de Limón (Ruta N°23) | | | | | | | | | | | | | |
| Intervenir 3 puentes en condición deficiente ubicados en el Polo I+D+I ER Liberia (Guanacaste) | PEN | Brindar condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 3 puentes | Presupuesto Fondo Vial Fondos del Proeri (CNE) Río Carrizal \$ 1 211 480,81 Río Gallina \$ 1 211 480,81 Río Tempisque Nuevo ¢ 1 600 380 750,00 | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | - Río Carrizal (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Gallina (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Tempisque Nuevo (POI): finaliza construcción en el 2026. | | | | |
| | | | | | 2026: Río Tempisque Nuevo (Ruta N°21) Río Carrizal (Ruta N°21) Río Gallina (Ruta N°21) | | | | | | | | |
| | | | | | 2027: 2028: 2029: 2030: | | | | | | | | |
| | | | | | 2026: Río Barranca (Ruta N°1) Río Aguijas (Ruta N°34) | | | | | | | | |
| | | | | | 2027: Estero Mata de Limón (Ruta N°23) | | | | | | | | |

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERÍODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA EN MILLONES DE COLONES. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|---|---|------------|--|--|--|-------------------------|--|
| Intervenir 3 puentes en condición deficiente ubicados en el Polo Cuadrante Quesada - San Carlos | PEN | Brindar condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 3 puentes 2026: Río San Rafael (Ruta N°35) Río Kooper (Ruta N°35) Quebrada sin nombre (Ruta N°35) 2027: Quebrada sin nombre \$ 377 146,93 2028: 2029: 2030: | Fondos del Proeri (CNE) Río San Rafael \$ 3 872 646,94 Río Kooper \$1 388 782,2 Quebrada sin nombre \$ 377 146,93 | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | - Río San Rafael (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Kooper (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Q. Sin Nombre (Proeri): finaliza construcción en el 2026. |
| Intervenir 3 puentes en condición deficiente ubicados en el Polo Portuario del Caribe Limón-Cahuita | PEN | Brindar condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 3 puentes 2026: Río La Estrella (Ruta N°36) Q. Sin Nombre (Ruta N°36) Río Vizcaya (Ruta N°36) 2027: 2028: 2029: 2030: | Fondo canon Japdeva Fondos del Proeri (CNE) Quebrada sin nombre \$796 700,00 Río Vizcaya \$3 999 000,00 Río Estrella ₡8 343 987 310,32 | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | - Río La Estrella (POI - JAPDEVA): finaliza construcción en el 2026. - Quebrada Sin Nombre (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Vizcaya (Proeri): finaliza construcción en el 2026. |
| Intervenir 26 kilómetros de las Rutas Nacionales 32 y 36 en los cantones de Limón, Matina y Talamanca (Polo Portuario del Caribe Cahuita - Limón) | PEN | Brindar condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de Km intervenidos | 0 | 2026-2030: 26 km 2026: 2027: 2028: 2029: 2030: | Presupuesto Fondo Vial | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAMI | Intervenir 26 km por medio de los contratos de conservación vial. En próximas actualizaciones se estaría suministrando una programación por año. |

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERÍODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA EN MILLONES DE COLONES. FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------------------|--|---|------------|--|--|--|-------------------------|---|
| Intervenir 44 kilómetros de las Rutas Nacionales 34 y 245 (Polo Quepos - Parrita - Uvita) | PEN | Btmrdr condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de Km intervenidos | 0 | 2026-2030: 44 km | Presupuesto Fondo Vial | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAVI | Intervenir 44 km por medio de los contratos de conservación vial. En próximas actualizaciones se estaría suministrando una programación por año. |
| | | | | | 2026: | | | | |
| | | | | | 2027: | | | | |
| | | | | | 2028: | | | | |
| | | | | | 2029: | | | | |
| | | | | | 2030: | | | | |
| Intervenir 3 puentes en condición deficiente ubicados en el Polo San Isidro - Buenos Aires | PEN | Btmrdr condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 3 puentes | Fondos del Proeri (CNE) Grande de Terraba \$10.380.216,34 Río Celbo \$4.454.636,70 Río General \$2.255.876,93 | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAVI | - Río Celbo (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río Grande de Terraba (Proeri): finaliza construcción en el 2026. - Río General (Proeri): finaliza construcción en el 2026. |
| | | | | | 2026: Río Grande de Terraba (Ruta N°2) | | | | |
| | | | | | 2027: Río Celbo (Ruta N°2) | | | | |
| | | | | | 2028: Río General (Ruta N°2) | | | | |
| | | | | | 2029: | | | | |
| | | | | | 2030: | | | | |
| Intervenir 1 puente en condición deficiente ubicado en el Polo Golfito - Golfo Dulce | PEN | Btmrdr condiciones de transitabilidad, movilidad y seguridad vial a la red vial nacional | Cantidad de puentes en condición deficiente construidos | 0 | 2026-2030: 1 puente | Presupuesto Fondo Vial | Riesgo económico Riesgo ante fenómenos naturales Riesgo operativo Riesgo legal Riesgo financiero | CONAVI | - Río Caracol (POI): su etapa de preinversión inicia a partir del año 2026, razón por la cual no se ha estimado su inversión. Su etapa constructiva culmina a más tardar en el 2030. |
| | | | | | 2026: | | | | |
| | | | | | 2027: | | | | |
| | | | | | 2028: | | | | |
| | | | | | 2029: | | | | |
| | | | | | 2030: Río Caracol (Ruta N°2) | | | | |

Fuente: Correo UPI CONAVI del 25 de setiembre 2025

Resultado 3: Las Unidades de Planificación Institucional cuenten con recursos y capacidades suficientes para generar procesos de preinversión, actualización y evaluación de proyectos

Para el resultado 3 no se identificaron propuestas de Intervenciones Públicas específicas por parte de las Instituciones que conforman el Sector Obras Públicas y Transportes. Por lo que por el momento la vinculación en el Plan Estratégico Sectorial para este Resultado será a nivel de indicadores de gestión.

Resultado 4: Se logre una efectiva coordinación a nivel sectorial e intersectorial para el desarrollo de proyectos aeroportuarios y portuarios, que permita satisfacer la demanda de servicios de transporte de carga y pasajero

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERÍODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|--|--|--------------|----------------------------|--|-------------------------------------|-------------------------|---|
| 002786 construcción y ampliación de la pista, área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós | PEN PN DIP | Aumentar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para mejorar los servicios de infraestructura y navegación aérea | Porcentaje de avance de etapa del proyecto | 2021: 12% | 2026: 45,50% | €2.400 millones de colones | 01. Riesgo económico | | Se requiere el financiamiento, no se cuenta con recursos programados. |
| | | | | | | Presupuesto Nacional | 03. Riesgo geopolítico | | |
| | | | | | | Programa Presupuestario N° 333-MOPT | 04. Riesgo sanitario | CETAC / DGAC | En el PNDIP 2023-2026 se proyectó la finalización del proyecto en el 2026, sin embargo, se presenta el riesgo financiero de que no se cuenta con el total del presupuesto para la reconstrucción de la pista. El proyecto se divide en 4 fases, en la cual se programó la ejecución de la última fase para el 2032, plazo en el que opera una nueva concesión del aeropuerto y que se vence la vida útil de diseño de la Rehabilitación que se realizará en el 2024 |
| | | | | | | | 05. Riesgo ante fenómenos naturales | | |
| | | | | | | | 08. Riesgo operativo | | |

Fuente: Correo UPI CETAC 28 de julio 2025.

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERIODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN EN MILLONES DE COLONES, FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|---|--|---|---|---|---------------------------------|-------------------------|---|
| Construcción y operación de la Marna y Terminal de cruceros en Puerto Limón, Costa Rica | PEN PNDIP | Transformar la Terminal Hernán Garrón Salazar, ubicado en el Puerto de Limón, en un puerto turístico que promueva el turismo nacional y regional, el empleo mediante la atracción de naves de recreación y deportivas y de buques cruceros. | C1. Porcentaje acumulado de avance de etapa del proyecto | Perfil: 1% Prefactibilidad: 2% Facilidad: 3,38% | 2026-2030: 50% de ejecución de obra 2026: Preejecución 5% Ejecución: 22,5% 2027: Ejecución: 30% 2028: Ejecución: 35% 2029: Ejecución: 40% 2030: Ejecución: 50% | Fase 1: ¢207.760 millones de colones Alianza Estratégica | Financiero Legal Político | JAPDEVA | Proyecto incorporado en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública vigente. |
| Construcción de un Parque Industrial para el Caribe en Liberia/Limón | PEN | Desarrollar la zona logística e industrial del Caribe que ofrezca una infraestructura especializada, con todos los servicios esenciales, de la mejor calidad y competitividad, para satisfacer la futura demanda de áreas necesarias para el desarrollo de actividades complementarias al desarrollo de la actividad portuaria y crecimiento del comercio exterior producto de la entrada en operación de la nueva Terminal de Contenedores Moín. | Porcentaje acumulado de avance de etapa del proyecto | Perfil: 75% | 2026-2030: 100% Operación etapa 1 2026: Viabilidad ambiental: 20% Licitación: 20% 2027: Diseño Final: 20% 2028: Construcción etapa 1: 50% 2029: Construcción etapa 1: 100% 2030: Operación etapa 1: 100% | Fase 1: ¢16.960 millones de colones Alianza Pública Privada o Alianza Estratégica | Financiero Legal Político | JAPDEVA | |

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERÍODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA EN MILLONES DE COLONES, FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------------------|---|--|---------------------|---|--|---------------------------------|-------------------------|-------------|
| Construcción de una Zona de Tránsito Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en las afueras del Complejo Portuario de Maín | PEN | Desarrollar una Zona de Actividades Logística y de Transferencia de Carga que funcione como punto de concentración de tráfico y ruptura de carga, entre los nodos marítimos terrestres y ferroviario para incrementar la eficiencia logística del país, de frente a las expectativas de crecimiento del comercio exterior, por efecto de la entrada en operación de la TCM, la ampliación de la Ruta 32 y el futuro desarrollo del TELCA. | Porcentaje acumulado de avance de etapa del proyecto | Identificación 100% | 2026-2030: Diseño Final concluido 2026: Prefactibilidad: 10% 2027: Prefactibilidad: 15% Factibilidad: 12,5% 2028: Factibilidad 25% Viabilidad Ambiental: 20% 2029: Licitación 20% 2030: Diseño Final 20% | Fase 1: \$26.500 millones de colones Alianza Público Privada ó Alianza Estratégica | Financiero Legal Político | JAPDEVA | |

Fuente: correo UPI JAPDEVA del 17 de julio del 2025

| INTERVENCIÓN PÚBLICA | VINCULACIÓN CON PLANES ESTRATÉGICOS | OBJETIVO | INDICADOR | LÍNEA BASE | META DEL PERÍODO Y ANUALES | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA EN MILLONES DE COLONES, FUENTE DE FINANCIAMIENTO Y PROGRAMA PRESUPUESTARIO | RIESGO | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|---|--|--------------|----------------------------|--|------------------|-------------------------|--|
| Reforzamiento y rehabilitación del puente de acceso de la terminal Puntarenas | PNDJP | Brindar servicios portuarios seguros a los usuarios de la Terminal de Cruceros en Puntarenas, mediante el mantenimiento correctivo de la estructura del puente de acceso. | Porcentaje de avance de obra / Porcentaje de avance de Obra programado | 2025: 12% | 2026:67% 2027:21% | 2026: 2666.0 2027: 834.2 | Financiero Legal | INCOP | Se espera que las principales acciones para el 2025 sean finalizar el proceso de licitación y adjudicación y realizar la importación de los pilotes (soporte o anclaje para el muelle en terrenos acuáticos), lo que tomará aproximadamente tres meses adicionales, y para el año 2026 se inicie la etapa de EJECUCIÓN |
| Construcción de un Duque de Alba en el Muelle de Cruceros en Puntarenas | PNDJP | Dotar al Muelle de Cruceros de Puntarenas de un Duque de Alba que permita atracar cruceros de hasta 334 metros de eslora (largo) con el fin de aumentar la capacidad instalada para el recibimiento de cruceros de mayor tamaño. | Porcentaje de avance en licitación y adjudicación / Porcentaje de avance en licitación y adjudicación programado | 0 | 2026:100% | 2026: 3594.0 | Financiero Legal | INCOP | Se espera que las principales acciones para el 2025 sean finalizar el proceso de licitación y adjudicación y para el año 2026 se inicie la etapa de EJECUCIÓN. |
| Reforzamiento Estructural del Muelle de Golfito. | PML | Brindar servicios portuarios más seguros a nuestros clientes, a través del mejoramiento de las instalaciones portuarias, con estándares en seguridad, eficiencia y de calidad, en cumplimiento a la normativa portuaria y de seguridad existente. | Porcentaje de avance de obra / Porcentaje de avance de Obra programado | 2024: 34% | 2026:100% | 2026: 1300.0 | Financiero Legal | INCOP | Este proyecto inicio en el año 2024. Para el 2025 se tiene programado un avance de un 46% y para el 2026 se tiene programado un 20%. |
| Construcción de un Embarcadero en Bahía Drake | | Brindar un eficiente servicio de transporte marítimo para los turistas y pobladores de Bahía de Drake | Porcentaje de avance de obra / Porcentaje de avance de Obra programado | 0 | 2026:100% | 2026: 1.239.4 | Financiero Legal | INCOP | Proyecto Fideicomiso 1026 - INCOP-ICT-BNCR |

Nota: En atención al proceso de adjudicación de la concesión de la obra pública en Puerto Caldera, se omite detallar mayores intervenciones hasta que dicho proceso concluya.

Fuente: Correo UPI del INCOP del 26 de setiembre del 2025.

Resultado 5: El Sector cuente con un marco de Gobernanza que le permite disponer de un entorno adecuado para ejecución eficaz de proyectos, contemplando la variable ambiental y equidad de género.

Para el resultado 5 no se identificaron propuestas de Intervenciones Públicas por parte de las Instituciones que conforman el Sector Obras Públicas y Transportes. Por lo que por el momento la vinculación para el PES será a nivel de indicadores de gestión.

Indicadores de gestión sectoriales

Para cada uno de los cinco resultados que conforman el Plan Estratégico Sectorial 2025-2030 se elaboró una propuesta de indicadores denominados: de gestión estratégica en conjunto con las Unidades de Planificación de las instituciones que forman parte del Sector Obras Públicas y Transportes.

La referencia de la programación propuesta se detalla en el Anexo N° 1.

Cabe mencionar que para algunos indicadores no fue posible establecer la programación de referencia, tal fue el caso de:

- Cantidad de instituciones del Sector que cuentan con fondos específicos para implementación de medidas de adaptación al cambio climático y resiliencia.
- Cantidad de convenios público-privados formalizados.

ANEXO

Programación de Indicadores de Gestión Estratégica

RESULTADO 1

| INDICADOR | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|------------------|-------------------|-------------------------------|--|--------------------------------------|-------------------------|--|
| Porcentaje de rutas incorporadas a la plataforma tecnológica que permita acceder a información de las rutas | Porcentaje | 2024: 0 | 2026-2030: 100% GAM | Presupuesto Ordinario del CTP. | Político Gobernanza Financiero | CTP | Actualmente el CTP se encuentra en proceso de conformación de los archivos GTFSS, el cual es el estándar de información que utilizan las plataformas digitales. Para la conformación y mantenimiento de estos archivos la Institución estima un monto mínimo presupuestario de 15 millones anuales a partir del año 2025. Cabe destacar, que los archivos GTFSS son los insumos necesarios e indispensables para la implementación de la información que se brinda en la plataforma. La línea base corresponde al dato a marzo 2024. |
| | | | 2028: 100% AMSJ (DE 28337) | ¢15 millones | | | |
| | | | 2030: 100% GAM | ¢25 millones | | | |
| Porcentaje de rutas que operan con concesión | Porcentaje | 2024: 11% | 2026-2028: 100% | Presupuesto Ordinario del CTP | Político Gobernanza Financiero | CTP | Es importante indicar que actualmente el CTP cuenta con 197 rutas con acuerdo de renovación de concesión, de las cuales 51 ya han sido referendadas por la APESEP y 146 se encuentra en proceso de referendo. La línea base corresponde al total de rutas que se encuentran concesionadas al mes de marzo 2024, es decir 51 rutas con renovación de concesión y con referendo de la APESEP de las 453 rutas activas. Por ruta activa se entenderá: el estado de las rutas de acuerdo con la clasificación definida por el Departamento de Administración de Concesiones. |
| | | | 2028: 100% | ¢20 millones | | | |

| INDICADOR | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|------------------|-------------------|---------------------------------|---|--|-------------------------|---|
| Porcentaje de rutas de transporte público en modalidad autobús que brindan servicio en los nodos de integración con esquemas operativos actualizados. | Porcentaje | 2024: 0 | 2026: 100% | □25 millones | Operativos | CTP | A fin de cumplir con lo establecido en el acuerdo N.º 089-MOPT publicado en La Gaceta N.º 96 del miércoles 31 de mayo del 2023, se publica la declaratoria de interés público de la Política Pública para la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús 2021-2035 (PMTPA) fue necesario hacer un revisión a la programación de los planes, programas y proyectos con el objetivo de lograr la articulación y alineación de los diferentes instrumentos existentes (PEN, SITGAM) con la PMTPA 2021-2035 y ahora el PNDIP 2023-2026. Se propone utilizar el indicador "Porcentaje de rutas de transporte público en modalidad autobús que brindan servicio en los nodos de integración con esquemas operativos actualizados.", referido en el PNDIP 2023-2026. Por tanto, y tomando en consideración las competencias institucionales, al CTP le corresponde la gestión del servicio de transporte público modalidad Autobús, específicamente el diseño y aprobación de esquemas operativos para servicio de transporte público modalidad Autobús. El esquema operativo es fundamental para mejorar el servicio de transporte público, y una mejora en los servicios que atraviesan los nodos de integración. |
| Porcentaje de Satisfacción del servicio ferroviario de pasajeros en la GAM con respecto al cumplimiento de los itinerarios | Porcentaje | 2023: 81% | 2026-2030: 85% 2026: 85% | Fuente Financiamiento: Recursos Propios del Incofer | Económico, Operativo, Financiero, Político. | INCOFER | El porcentaje de satisfacción contempla las respuestas brindadas en la encuesta como Excelente, Muy Buena y Buena. El presupuesto es una estimación basada en el presupuesto otorgado a la Contraloría de Servicios, quien es el departamento encargado de realizar la encuesta. |

Fuente: Correo UPI CTP 13 de junio 2025 y correo de UPI INCOFER del 22 de agosto 2024

RESULTADO 2

| INDICADOR | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|--------------------------------|-------------------|--|--|---|-------------------------|---|
| Porcentaje de avance en la estrategia para la incorporación de medidas de Resistencia, Redundancia y Rapidez en sitios críticos y vulnerables al cambio climático de la Red Vial Nacional. | Porcentaje acumulado de avance | 2024: 0% | 2026-2030: 100% 2026: 40% 2027: 60% 2028: 80% 2029: 100 | Recursos propios | Económico Sanitario Político | CONAVI | Este indicador está relacionado con el Plan de Adaptación y Mitigación del Cambio Climático en los servicios de infraestructura y transporte |
| Porcentaje de cumplimiento de las intervenciones programadas anualmente en conservación vial por Conavi en la red vial nacional | Porcentaje de cumplimiento | nea | 2026-2030: 90% (anualmente) | Presupuesto destinado anualmente para tal fin | Económico Sanitario Financiero Político | CONAVI | El presupuesto anual del CONAVI ha mantenido una tendencia a la disminución por lo que no es conveniente la definición de metas en términos de cantidades absolutas. La programación se podrá realizar una vez se tenga oficializado el Plan Plurianual de Puentes. |
| Porcentaje de cumplimiento de las intervenciones programadas anualmente en construcción y mejoramiento vial por CONAVI en la red vial nacional | Porcentaje de cumplimiento | 2024: 0% | 2026-2030: 90% (anualmente) | Presupuesto destinado anualmente para tal fin | Económico Sanitario Financiero Político | CONAVI | El presupuesto anual del Conavi ha mantenido una tendencia a la disminución por lo que no es conveniente la definición de metas en términos de cantidades absolutas. La programación se podrá realizar una vez se tenga oficializado el Plan Plurianual de Puentes. |
| Porcentaje de cumplimiento de las intervenciones programadas anualmente en estructuras de puentes por CONAVI en la red vial nacional | Porcentaje de cumplimiento | 2024: 0% | 2026-2030: 90% (anualmente) | Presupuesto destinado anualmente para tal fin | Económico Sanitario Financiero Político | CONAVI | El presupuesto anual del CONAVI ha mantenido una tendencia a la disminución por lo que no es conveniente la definición de metas en términos de cantidades absolutas. |

| INDICADOR | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|--|-------------------|--|--|---|-------------------------|--|
| Longitud de kilómetros de la Red Vial Nacional conservados | kilómetros | 2024: 0 | 2026-2030: 622,12 km anuales 2026: 622,12 km | ϕ921.874.160 | Ambiental Social Reputacional Político | MOPT(DVOP) | La programación se indica de forma anual y se encuentra sujeta a la asignación presupuestaria y capacidad instalada de las Brigadas, a la coordinación con CONAVI, así como el tipo de proyecto a atender, a que no exista cambio en la priorización o directriz que varíe la programación y a eventos climáticos que se susciten. |
| Demarcación horizontal con pintura de tránsito, instalación de captales y colocación de señales verticales sobre kilómetros geográficos de carretera. | Cantidad de kilómetros demarcados | 2024: 250 | 2026-2030: 250km anuales 2026: 250 km | ϕ222.181.022 | Operativo Financiero Político | COSEVI | El indicador se establece de acuerdo con los productos definidos en el PEI 2023-2030 del Consejo de Seguridad Vial, los cuales son ejecutados por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por esta dirección en los últimos 4 años |
| Señalización horizontal y vertical en pasos peatonales. | Cantidad de pasos peatonales demarcados | 2024:40 | 2026-2030: 40 anuales 2026: 40 | ϕ1.531.684.000 | Operativo Financiero Político | COSEVI | El indicador se establece de acuerdo con los productos definidos en el PEI 2023-2030 del Consejo de Seguridad Vial, los cuales son ejecutados por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por esta dirección en los últimos 4 años |
| Porcentaje de demarcación horizontal - vertical y colocación de sistemas de semáforos para mejorar la seguridad vial en la gran área metropolitana. | (Cantidad de sitios demarcados / Cantidad de sitios identificados con necesidades de demarcación producto de estudios de tránsito) x 100 | 2024: 0% | 2026-2030: 90% anual 2026: 90% | | Operativo Financiero Político | COSEVI | El indicador se establece de acuerdo con los productos definidos en el PEI 2023-2030 del Consejo de Seguridad Vial, los cuales son ejecutados por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por esta dirección en los últimos 4 años |

| INDICADOR | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|---|-------------------|---|--|-------------------------------|--------------------------------------|---|
| Demarcación horizontal y colocación de dispositivos de seguridad vial para restringir giros no permitidos en sitios del GAM. | Cantidad de sitios demarcados | 2024: 0 | 2026-2030: 30 sitios demarcados anuales 2026: 30 | ¢129.524.900 | Operativo Financiero Político | COSEVI | El indicador se establece de acuerdo con los productos definidos en el PEI 2023-2030 del Consejo de Seguridad Vial, los cuales son ejecutados por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por esta dirección en los últimos 4 años |
| Cantidad de controles policíates aplicados a conductores de diferentes tipos de vehículos a conductores para medir el nivel de velocidad, alcohol y determinar el uso de implementos de seguridad. | Número de controles policíates aplicados | 2024: 832 | (1)2026-2030: 2355 2026: 1188 | ¢1.540.280.685 | Operativo Financiero Político | COSEVI | El indicador se establece de acuerdo con los productos definidos en el PEI 2023-2030 del Consejo de Seguridad Vial, los cuales son ejecutados por parte de la Dirección General de Policía de Tránsito del MOPT, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por esta dirección en los últimos 4 años |
| Porcentaje de proyectos de movilidad activa desarrollados en cantones de alta accidentabilidad a intervenir. | (Cantidad de proyectos desarrollados/ Cantidad de proyectos programados en cantones de alta accidentabilidad) x 100 | 2024: 0% | (2)2026-2030: mayor o igual al 75% 2026: 25% | ¢186.533.395 | Financiero Político | COSEVI - (Dirección de Proyectos) | El indicador se establece de acuerdo a los productos definidos en el PEI 2023-2030 por parte de la Dirección de Proyectos y los presupuestos estimados por esta unidad organizacional. |

Notas COSEVI:

(1) El dato de 2.355 operativos corresponde a la sumatoria de los años 2025 y 2026.

(2) Se indica que el periodo 2026-2030, se tienen programado obtener como resultado un dato mayor o igual al 75%.

Fuente: Correo UPI CONAVI del 30 Julio 2024, Oficio de UPI COSEVIN° CSV-DE-UPI-0273-2024y correo del 13 de junio y 20 de junio del 2025y Correo UPI MOPT del 10 setiembre 2024

RESULTADO 3

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|------------------|-------------------|-----------------------------|--|---|-------------------------|---|
| Cantidad de proyectos identificados para preinversión que requieren financiamiento | | 2024: 0 | 2026-2030: 3 2026: 3 | <p>Construcción Aeropuerto Zona Sur ¢1.125.000.000,00</p> <p>Ampliación AIL ¢1.450.000.000,00</p> <p>Terminal de Carga AIDOQ ¢1.125.000.000,00</p> <p>Presupuesto Nacional</p> | | CETAC-DGAC | <p>Considerar como proyectos en preinversión: Construcción Aeropuerto Zona Sur Ampliación AIL.</p> <p>Terminal de Carga AIDOQ</p> <p>Las estimaciones presupuestarias son proyectadas según programación del PNDJP.</p> <p>Pendientes de estudios de preinversión</p> |
| | | 2024: 0 | 2026-2030: 3 2026: 2 | \$2.950.000 financiamiento MIDEPLAN | Económico Ambiental Pais Operativo Legal Político | JAPDEVA | Proyecto de zona de actividades logísticas a las atueras del complejo portuario de Moín. Construcción de terminal granelera. Plan Maestro Portuario. |
| | | 2024: 0 | 2026-2030: 30 2026: 15 | Elaboración con el personal de planta. | Geopolítico Social Gobernanza Financiero Sanitario Natural | CONAVI | Número de estudios a nivel de perfil para inscripción de proyectos ante Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) del MIDEPLAN. |
| | | 2024: 0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | <p>Fuente Financiamiento: Fondo de Preinversión de Mideplan o Cooperación Internacional</p> <p>Estimación Presupuestaria: \$2.5 millones</p> | | INCOFER | El proyecto identificado para preinversión que requiere financiamiento es el Tren al Pacífico. El financiamiento indicado es una estimación del costo de realizar solo la fase de preinversión. |
| | | 2024: 0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | Por definir | | CNC | Optimización de activo-Corredor Vial Liberia-Limonal |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|--------------------------|-------------------|-------------------------------------|---|--|-------------------------|--|
| Cantidad de capacitaciones en procesos de pre inversión recibidas por las UPIs del Sector | Número de capacitaciones | 2024: 0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | Recursos de MIDEPLAN | Financiero Político Operativo Económico Ambiental Geopolítico Sanitario Natural | CETAC -DGAC | Las capacitaciones van a depender del contenido presupuestario que se pueda tener asignado para tal fin. Las capacitaciones de MIDEPLAN son costeadas por dicha institución. Se requiere que al menos participe por cada año al menos 4 funcionarios en las capacitaciones emitidas por MIDEPLAN. |
| | | 2023: 0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | Fuente Financiamiento: Recursos propios Estimación Presupuestaria: ¢ 2 millones | | INCOFER | Se estima la cantidad de capacitaciones sean 2 al año y contemplando solamente 2 funcionarios de la UPI. |
| Porcentaje de participación de la UPI en procesos de capacitación brindados por MIDEPLAN y otros | Porcentaje de asistencia | 2024: 0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | Por definir | | CNC | Por medio de -MIDEPLAN se solicitará capacitaciones en temas de Pre inversión y Administración de Riesgos en los proyectos |
| | | 2024: 0% | 2026-2030: 100% 2026: 100% | No aplica | Sanitario Político | CONAVI | Esta meta depende de los procesos de capacitación brindados por MIDEPLAN en temas de preinversión. |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|------------------|-------------------|---------------------------------------|---|---|-------------------------|--|
| Porcentaje de avance de la cartera de proyectos estratégicos inscritos en el BPIP | Porcentaje | 2024: 3 | 2026-2030: 2026: 2 | No Aplica | Financiero Político Operativo Económico Legal Ambiental Geopolítico Natural Pais Sanitario | CETAC -DGAC | Se requiere la inscripción de dos proyectos considerados en PNDIP. Inscribir a 2025: Terminal de Carga AIDOO Ampliación de AIL |
| | | 2024:0% | 2026-2030: 100% 2026: 50% | No aplica | | JAPDEVA | Se espera avanzar al menos en un 50% con lo proyectos estratégicos como La Marina y el Parque Industrial para el 2025. |
| | | 2024: 0% | 2026-2030: 100% 2026: 100% | Elaboración con el personal de planta. | | CONAVI | Se espera cumplir con el 100% de las inscripciones que se requirieren conforme a las metas del PEN. |
| | | 2023: 0 | 2026-2030: 30% 2026: 15% | No aplica | | INCOFER | El avance de los proyectos se refieren a los tres proyectos ya inscritos en BPIP. Se plantea como un avance con un peso de 5% anual para cada proyecto. |
| | | 2023: 0 | 2026-2030: 100% 2026: 50% | Por definir | | CNC | La Ampliación de la Ruta 27 en el 2025 se hará completado el perfil en BPIP, y se prevé el registro del proyecto de Mejoramiento y Ampliación del Corredor Vial Ruta Nacional 1, según lo que se coordine con el MOPT |
| | | 2024: 0% | 2026-2030: 100% 2026: 100% | Elaboración con el personal de planta. | | CONAVI | Todos los estudios a nivel de perfil se hacen con personal de planta de la institución, por lo que su inversión está asegurada. |
| | | 2023: 0,30% | 2026-2030: 0,30% 2026: 0,30% | Fuente Financiamiento: Recursos propios Estimación Presupuestaria: ¢ 41 467 345,00 | | INCOFER | El monto presupuestado corresponde a los recursos que se pueden destinar a los proyectos, estos son en salarios de los 2 funcionarios de la UPI que tienen relación con la gestión de proyectos y bajo el supuesto de que utilicen el 50% de su jornada laboral mensual a estas actividades. |
| | | 0% | 2026-2030: 5% 2026: 5% | Por definir | | CNC | Se prevee contar con recursos por medio de deuda para financiar los estudios de factibilidad de Concesión para la ruta 1. |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|------------------|-------------------|---|---|--|-------------------------|---|
| <p>Tiempo promedio en la presentación del documento de preinversión ante MIDEPLAN (según variable tipo: proyectos de obra pública)</p> | Número de días | 2024: 0 | <p>2026-2030: 180 días</p> <p>2026: 180 días</p> | No Aplica | Operativo | CETAC- DGAC | <p>Se requiere considerar el personal capacitado con que se cuente, la variable tipo del proyecto, los proyectos gestionados por la DGAC tienen variables tiempos de preinversión, licitación y ejecución.</p> <p>Por ejemplo, considerando contar con un profesional a cargo capacitado para realizar la gestión de inscripción: Un proyecto simple de adquisición de un equipo podría tardar alrededor de 5 días.</p> <p>Un proyecto de obra pública con clasificación de formación de capital físico podría tardar hasta 180 días en su tramitación de inscripción.</p> <p>Se considera para efectos del indicador los proyectos del tipo de obra pública (6 meses) de tiempo promedio para su presentación a la SPS para la primera revisión.</p> |
| | Número de días | 2024: 0 | <p>2026-2030: 6 mese por año</p> <p>2026: 6 meses</p> | No aplica | | JAPDEVA | Generalmente se tarda de 3 a 6 meses. |
| | Número de días | | <p>2026-2030: 30-90 días por año</p> <p>2026: 30-90</p> | Elaboración con el personal de planta. | <p>Económico</p> <p>Ambiental</p> <p>Geopolítico</p> <p>Natural</p> <p>País</p> <p>Financiero</p> <p>Político</p> <p>Sanitario</p> <p>Operativo</p> <p>Sanitario</p> | CONAVI | La cantidad de días que dura el CONAVI realizando el estudio depende de la complejidad del proyecto. Por su parte, CONAVI lo remite directamente a la SPS para su revisión y no directamente al MIDEPLAN, ya que esto es función del MOPT. Una vez elaborado el estudio por CONAVI donde más tiempo consume el proceso, es en las revisiones realizadas en el MOPT. |
| | Número de días | 2023: 0 | <p>2026-2030: 180 días por año</p> <p>2026: 180</p> | <p>Fuente</p> <p>Financiamiento:</p> <p>Recursos propios</p> <p>Estimación</p> <p>Presupuestaria: ¢ 41 467 345,00</p> | | Incofer | El monto presupuestado corresponde a los recursos que se pueden destinar a los proyectos, estos son en salarios de los 2 funcionarios de la UPI que tienen relación con la gestión de proyectos y bajo el supuesto de que utilicen el 50% de su jornada laboral mensual a estas actividades. |
| | Número de días | 2024: 365 | <p>2026-2030: 365 días</p> <p>2026: 365 días</p> | No aplica | | CNC | Se parte del supuesto de contar con el personal y la información suficiente para cumplir con los lineamientos de MIDEPLAN |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|--------------------------------|-------------------|---|--|--|---|--|
| Tiempo promedio en la presentación del documento de preinversión ante la SPS | Número de días | 2024: 0 | 2026-2030: 90 días por año 2026: 90 días | No aplica | Operativo Financiero Político Gobernanza Emergente Tecnológico | MOPT(UPI- dependencia responsable del proyecto) | El cumplimiento de la meta se encuentra sujeto a la disponibilidad de recurso humano para el registro de los datos que permitan la medición del indicador. Asimismo, el resultado que se obtenga incluye tiempos que no son controlados por la UPI (lo que dure la dependencia responsable del documento de preinversión atendiendo las observaciones), así como las demás funciones que atiende el asesor como parte de sus responsabilidades y que influyen en el asesoramiento y revisión del documento de preinversión presentado. |
| | Número de lecciones / Informes | 2024: 1 | 2026-2030: 1 2026: 1 | No Aplica | | CETAC- DGAC | Proyecto Informe lecciones aprendidas en 2024: Proyecto: Fase I Proyecto denominado "Mejoramiento del puesto de plataforma ejecutiva en el AIDOQ" Febrero 2024. Proyecto Informe lecciones aprendidas en 2025: Rehabilitación por emergencia de pista de aterrizaje y obras pluviales AIDOQ (CNE). Adquisición bombas extintoras SEI AIDOQ, AITBP Proyecto Informe lecciones aprendidas en 2026: Mejoramiento Aeródromo de Quepos |
| | Número de lecciones | 2024:0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | No aplica | Económico Ambiental Geopolítico Natural Pais Financiero Político Operativo Sanitario | JAPDEVA | No se registran informes con lecciones aprendidas |
| Cantidad de informes de evaluación de proyectos que generan lecciones aprendidas | Número de informes anuales | 2024:0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | Elaboración con el personal de planta. | | CONAVI | El informe de evaluación realizado, además de agrupar las lecciones aprendidas de los proyectos desarrollados en ese año, realiza el cálculo de los indicadores de eficiencia global (costo y tiempo) de los proyectos con finiquito. |
| | Número de informes | 2024:0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | No aplica | | GNC | Se iniciará el proceso para registrar las lecciones aprendidas en las etapas de pre inversión y ejecución de contratos de Concesión. Específicamente lecciones aprendidas en un proyecto de factibilidad y lecciones aprendidas de un proyecto en etapa de ejecución :la explotación de la concesión |
| | Número de lecciones | 2024:0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | 131.120.000 para cada año. Presupuesto Nacional | | COSEVI | El indicador será ejecutado por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por esta dirección |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|---------------------|-------------------|---------------------------------|--|---|-------------------------|--|
| Cantidad de proyectos presentados para inscripción en el BPIP | Número de proyectos | 2024: 3 | 2026-2030: 2026: 1 | No Aplica | Económico Ambiental Geopolítico Natural País Financiero Político Operativo Sanitario | CETAC -DGAC | Este indicador hace referencia a la Cantidad de proyectos presentados para inscripción, respecto a la totalidad de proyectos planificados, considerando la tipología de proyectos. Inscrito 2024: Adquisición equipos SEI AIDOQ - AITBP. Por inscribir 2025: Ampliación AIL y Terminal de Carga AIDOQ 2026: Mejoramiento Aeródromo de Norasa |
| | Número de proyectos | 2024:0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | No aplica | | JAPDEVA | Este indicador hace referencia a la Cantidad de proyectos presentados para inscripción, respecto a la totalidad de proyectos planificados |
| | Número de proyectos | 2024:0 | 2026-2030: 15 2026: 15 | Elaboración con el personal de planta. | | CONAVI | Este indicador hace referencia a la Cantidad de proyectos presentados para inscripción ante la SPS-MOPT, respecto a la totalidad de proyectos planificados |
| | Número de proyectos | 2024: 4 | 2026-2030: 2026: 0 | 0 | | INCOP | Estos estudios de preinversión permitirán al INCOP contar con las bases técnicas y económicas necesarias para la ejecución de estos proyectos, los cuales buscan mejorar la infraestructura marítima del país y apoyar el crecimiento económico, la conectividad y el bienestar de las comunidades. Actualmente nos encontramos a la espera de culminar los proyectos en ejecución de obra, antes de proponer nuevos proyectos que impliquen estudios de preinversión |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|---------------------|---------------------|-------------------------------|---|--|-------------------------|---|
| Cantidad de proyectos presentados para inscripción en el BPIP | Número de proyectos | 2024:0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | Por definir | | CNC | Este indicador hace referencia a la Cantidad de proyectos presentados para inscripción, respecto a la totalidad de proyectos planificados, en el caso del CNC se tiene planeado la Activación de la Ampliación de la ruta nacional 27 y La inscripción de la Ruta #1 y optimización de activos (Limonal-Liberia |
| | Número de proyectos | 2024:0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | 1.290.091.000,00 (Año 2025). 3.189.505.335,00 (Año 2026) Presupuesto Nacional | Económico Ambiental Geopolítico Natural País Financiero Político Operativo Sanitario | COSEVI | El indicador será ejecutado por parte de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito y la Dirección General de Policía de Tránsito, ambas del MOP T, con los presupuestos del COSEVI ejecutados por estas direcciones |
| | Número de proyectos | 2023: 8 2024: 13 | 2026-2030: 2026: 1 | Elaboración con el personal de planta. | | INCOP | Este indicador hace referencia a la Cantidad de proyectos presentados para inscripción en el BPIP. 2026: • Compra de dos defensas para atraque del Muelle de Golfito. Para el período 2026, a la fecha de entrega de este documento (junio de 2025), el INCOP se encuentra en proceso de formulación del Plan Presupuesto 2026. Por lo tanto, aún no se cuenta con certeza respecto a los proyectos a desarrollar que requieran código del BPIP. En este sentido, cuando se solicite la primera modificación al documento del Plan Estratégico Sectorial (PES) 2026-2030, se incluirán los proyectos que así lo requieran. |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|---------------------|-------------------|-------------------------------|---|--|-------------------------|---|
| Cantidad de Personal disponible para la atención de procesos de preinversión | Número de personas | 2024: 2 | 2026-2030: 4 2026: 4 | No Aplica | Económico Ambiental Geopolítico Natural Pais Financiero Político Sanitario Operativo | CETAC -DGAC | Obra y equipamiento de proyectos Infraestructura: 2024: Ing. Carlos Rojas, Ing. Mariela Alfaro Capacitar al menos a una persona más por año. 2025: 1 funcionario adicional capacitado 2026: 1 funcionario adicional capacitado |
| | | 2024:0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | No Aplica | | JAPDEVA | Para los procesos de preinversión el personal disponible es el encargado de APP y la Jefatura de la UPI. |
| | | 2024: 3 | 2026-2030: 4 2026: 4 | Elaboración con el personal de planta. | | CONAVI | La regla fiscal y las limitaciones presupuestarias de la institución impiden la contratación de nuevo personal que se encargue de los procesos de elaboración de estudios de preinversión. |
| | | 2023: 0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | Fuente Financiamiento: Recursos propios Estimación Presupuestaria: ¢ 41 467 345,00 | | Incofer | Para el periodo que abarca el PES no se visualiza que la institución pueda disponer de mayor cantidad de funcionarios para las labores de proyectos. La cantidad de funcionarios indicados, no están 100% vinculados solo a labores de los proyectos, si no también deben de asumir otras funciones propias de la UPI. |
| | | 2024:0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | No aplica | | MOPT (UPI) | La atención brindada por parte de la UPI en el proceso de preinversión, corresponde al asesoramiento en los documentos de preinversión y la gestión para la inscripción y actualización del proyecto en el BPIP. |
| Cantidad de proyectos de la cartera de proyectos estratégico que avanzan en su ciclo de vida | Número de proyectos | 2024: 1 | 2026-2030: 1 2026: 2 | No Aplica | Económico Ambiental Geopolítico Natural Pais Financiero Político Operativo | CETAC- DGAC | Pasan a fase de ejecución: 2024:Rehabilitación por emergencia de pista de aterrizaje y obras pluviales AIDOOQ (CNE). 2025: Adquisición Equipos SEI AIDOOQ / AITBP 2026: Mejoramiento Aeródromo de Quepos |
| | | 2024:0 | 2026-2030: 2 2026: 2 | | | JAPDEVA | El objetivo es que avancen 2 por cada periodo |

Fuente: Oficio N° CTP-PD-OF-0114-2024, del 12 de agosto 2024
Oficio de UPI COSEVI N° CSV-DE-0360-2024, del 16 de setiembre del 2024 y correo del 8 octubre del 2024
Correo UPI DGAC del 12 de agosto del 2024
Correo UPI JAPDEVA 24 julio 2024
Correo UPI MOPT del 10 setiembre 2024
Correo UPI CONAVI del 30 Julio 2024
Correo de UPI INCOFER del 22 de agosto 2024
Correo de UPI CNC del 29 de julio 2024, Correo UPI CNC del 23 de junio 2025

RESULTADO 4

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2 AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------|-------------------|---|--|--|-------------------------|---|
| Cantidad total de contenedores movilizados por año | Número de contenedores | 2024: 0 | 2026-2030: 38.500 2026: 38.500 | No Aplica | 1. Económico 2. Ambiental 3. Geopolítico 4. Sanitario 5. Natural 14. Financiero | JAPDEVA | Se estima atender a 35.000 contenedores el próximo año 2025 y crecer en un 10% para el 2026. |
| Cantidad anual de pasajeros transportados dividido por tipo de pasajeros | Número de pasajeros | 2024: 0 | 2026-2030: 220 000 2026: 220.000 | No Aplica | 1. Económico 2. Ambiental 3. Geopolítico 4. Sanitario 5. Natural 6. Social 7. País 14. Financiero 15. Político | JAPDEVA | Se estima el arribo de 200.000 pasajeros para el próximo año 2025 y crecer en un 10% para el 2026. |
| Porcentaje de variación en toneladas del tráfico de carga total | Porcentaje de variación | 2024: 0 | 2026-2030: 10% anual 2026: 10% | No Aplica | 1. Económico 2. Ambiental 3. Geopolítico 4. Sanitario 5. Natural 15. Político | JAPDEVA | Se estima incrementar en un 10% anual el tonelaje de carga, esto como consecuencia del incremento de la carga a granel. |
| Porcentaje de ocupación por puesto de atraque | Porcentaje | 2024: 0 | 2026-2030: 40% anual 2026: 40% | No Aplica | 1. Económico 2. Ambiental 3. Geopolítico 4. Sanitario 5. Natural 14. Financiero | JAPDEVA | Se estima alcanzar el 40% de ocupación anual para el 2025 y conservar esa ocupación para el 2026. |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2 AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-----------------------------|--------------------|---|--|---|-------------------------------|--|
| Número de aeropuertos mejorados incluidos en el Plan Maestro de Aeropuertos Locales | Aeródromo Mejorado | 2024: 0 | 2026-2030: 1 2026-2027: 1 Aeródromo de Quepos | Fuente: Presupuesto Nacional \$6,500,000,000.00 | 1. Económico 2. Ambiental 7. País 8. Operativo 10. Legal 15. Político | CETAC-DGAC | Cuenta con código de inscripción BPIP Se considera la programación en dos fases. Se toma avance según metodología PNDIP de la siguiente manera: 1% Perfil 2% Prefactibilidad 4% Factibilidad 3% Financiamiento, 5% Diseños 5% Licitación y adjudicación 5% Pre-ejecución 75% Ejecución |
| Cantidad de operaciones anuales proyectadas en el AUJSM | Operaciones AUJSM atendidas | 2024: 51.879 | 2026-2030: 56.469 2026: 56.469 | No Aplica | 8. Operativo 10. Legal 12. Tecnológico 13. Emergente 5. Natural | CETAC-DGAC Fuente Externa | Las proyecciones como fuente de medición responderían al Gestor del AUJ (AERIS). |
| Cantidad anual de pasajeros transportados proyectados en SALIDAS del AUJSM | Pasajeros AUJSM atendidos | 2023: 2.841.238 | 2026-2030: 3.417.466 2025: 3.417.466 | No Aplica | 8. Operativo 10. Legal 12. Tecnológico 4. Sanitario 13. Emergente 5. Natural | CETAC -DGAC Fuente Externa | Las proyecciones como fuente de medición responderían a las proyecciones de la Unidad de Recursos Financieros. Considerando las SALIDAS. Para el 2025 se tiene una proyección de 3.260.604 pasajeros atendidos. La proyección de pasajeros para el 2026 es de 3.417.466 para el AUJSM. |
| Cantidad anual de pasajeros transportados proyectados en SALIDAS del ADOQ | Pasajeros ADOQ atendidos | 2023: 813.921 | 2026-2030: 1.040.058 2025: 1.040.058 | No Aplica | 8. Operativo 10. Legal 12. Tecnológico 4. Sanitario 13. Emergente 5. Natural | CETAC -DGAC Fuente Externa | Con respecto al tráfico de 2025, la proyección para el cierre sería de: 1.009.766 pasajeros internacionales salientes totales y de estos correspondiente al período Jul - Dic se estarían proyectando 410.549 pasajeros internacionales salientes. Para 2026, no se cuenta aún con una proyección y de forma preliminar estaríamos suponiendo 1.040.058 pasajeros internacionales salientes, un mejor cálculo lo obtendríamos a finales de octubre. Información facilitada por: Luis FOURNIER Gerente de Administración y Finanzas CFO CORIPORT |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2 AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|-------------------------------------|--|---|---|---|----------------------------|--|
| Porcentaje de variación en toneladas del tráfico de carga total proyectada en AUS | Toneladas de Carga Transportada AUS | 2023: 102.526 toneladas transportadas | 2026-2030: 98.383 2026: 98.383 | No Aplica | 8. Operativo 10. Legal 12. Tecnológico 4. Sanitario 13. Emergente 5. Natural | CETAC -DGAC Fuente Externa | Las proyecciones como fuente de medición responderían al Gestor AUS - AERIS. Se considera la medición para el AUS, más no para el AIDOO. Para el 2025 se tiene una proyección de 97,409 toneladas. Para el 2026 se tiene una proyección de 98.383 toneladas. |
| Carga Total Anual Movilizada / Carga Total Anual Movilizada estimada. | Tonelaje | 2021: 5,296,412.72 2022: 5,252,208.57 2023: 5,269,931.24 2024: 5,384,849.54 | 2026-2030: 5.437.929 2026: 5.437.929 | Debido al tipo de indicador no es requerido presupuesto | 14. Financiero 8. Operativo 10. Legal | INCOP | Mide el volumen total de carga manejada por puerto durante un período determinado. Se toma como línea base del 2021-2024 debido a que el año 2020 fue atípico debido a la pandemia. Puerto Caldera |
| Cantidad de Buques Anuales Atracados / Cantidad Buques Anuales Atracados estimados | Unidades | 2021: 571 2022: 627 2023: 652 2024: 626 | 2026-2030: 666 2026: 666 | Debido al tipo de indicador no es requerido presupuesto | 14. Financiero 8. Operativo 10. Legal | INCOP | Mide la cantidad de buques que se han atraque en el puerto durante un período específico. Puerto Caldera |
| Cantidad Anual de TEUS Movilizados / Cantidad Anual de TEUS Movilizado estimada | Unidades | 2021: 285.741 2022: 272.842 2023: 310.452 2024: 343.903 | 2026-2030: 391 789,00 2026: 391 789,00 | Debido al tipo de indicador no es requerido presupuesto | 14. Financiero 8. Operativo 10. Legal | INCOP | TEU significa Twenty-foot Equivalent Unit, una unidad estándar de medida en transporte marítimo para contenedores. Puerto Caldera |
| Cantidad Anual de pasajeros arribados / Cantidad Anual de pasajeros arribados estimados | Unidades | 2022: 63,019 2023: 89,863 2024: 102,990 | 2026-2030: 141,436.89 2026: 141,436.89 | Debido al tipo de indicador no es requerido presupuesto | 14. Financiero 8. Operativo 10. Legal | INCOP | Número total de personas que arriban a una terminal de transporte. Se toma como línea base del 2022-2024. Muelle de Puntarenas - Puerto Caldera. |

Fuente: Correo UPI DGAC del 12 de agosto del 2024, Correo UPI DGAC 24 julio 2025
Correo UPI JAPDEVA 24 julio 2024
Correo UPI INCOP 30 de abril del 2025, Correo UPI INCOP 14 de julio 2025

RESULTADO 5

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/ AÑO | META PERÍODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|-------------------------|--------------------|---|---|---|------------------------------------|--|
| Cantidad de proyectos que incorporan proceso de consulta ciudadana previo a su diseño definitivo | Número de Proyectos | 2024: 0 | 2026-2030: 1 2026: 1 | No Aplica | Económico Ambiental Geopolítico Natural Pais Financiero Político Operativo Legal Social | CETAC-DGAC | Considerar como proyectos en preinversión y con proceso de consulta ciudadana: Construcción del nuevo Aeropuerto de la Zona Sur |
| | | | 2026-2030: 2 2026: 2 | No aplica | | JAPDEVA | |
| | | | 2026-2030:1 2026: 1 | Fuente Financiamiento: Cooperación Internacional con fondos no reembolsables Estimación Presupuestaria: \$100 mill | | INCOFER | |
| Porcentaje de proyectos que incorporan procesos de consulta ciudadana | Porcentaje de proyectos | 2024: 0 | 2026-2030: 100% anual 2026: 100 % | No aplica | Operativo Social Financiero | MOPT- (PRVCI, PT, PIV, DVOP, DVMP) | La medición del indicador aplicará a aquellos proyectos que por su naturaleza requieren la consulta ciudadana |
| Cantidad de Instituciones que incorporan el enfoque GpDR en sus PEI | Número de instituciones | 2024: 0 | 2026-2030: 3 2026: 2 2029:1 | No Aplica | Económico Ambiental Geopolítico Natural Pais Financiero Político Operativo Reputacional Gobernanza | CNC-CETAC- MOPT-JAPDEVA | Para el 2025 la programación corresponde a CNC. Durante el 2024 el CNC espera realizar la actualización del PEI con enfoque de GpDR, se ha contratado consultor externo. Para el 2026, la programación corresponde a: CETAC y MOPT. El PEI actual de la DGAC no está planteado con un "Enfoque de Resultados", no obstante podría considerarse para el año 2026 una consultoría para un nuevo PEI. Para el 2029 la programación corresponde a JAPDEVA. El PEI de JAPDEVA actualmente cuenta con enfoque GpDR. Respecto del INCOFER, el PEI se estaría presentando y publicando a finales de este año 2024 con horizonte 2025-2029. El PEI del COSEVI tiene un horizonte del 2023-2030. El PEI de CTP tiene un horizonte 2025-2030, se esta formulando en el año 2024 y se espera que se oficialice en este mismo año.El horizonte del PEI de CONAVI es 2025 - 2029, por lo que le correspondería la actualización en el 2030. El PEI del INCOOP tiene un horizonte del 2023-2025 y se utilizó la metodología de GpDR para su confección. |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|---|--|--------------------|---|--|------------------------|-------------------------|--|
| Cantidad de Directrices, Decretos Ejecutivos, Resoluciones y Reformas publicadas en el Diario Oficial la Gaceta | Documentos publicados en el Diario Oficial La Gaceta | 2024: 3 Publicados | 2026-2030: 38 2026: 38 Gestiones de Enmiendas por implementar | Por definir | Operativo Económico | CETAC- DGAC | <p>El indicador se dirige a determinar la cantidad de Directrices, Decretos Ejecutivos, Resoluciones y Reformas que fortalezcan la rectoría del Ministerio y den sustento al PES, oficializadas e implementadas.</p> <p>2026: Gestiones de Enmiendas por implementar</p> <p>AN 10/1.1-24/33 Adopción de la Enmienda 81 del Anexo 3 AN 10/1.1, AN 11/1.3-33, AN 11/6.3-32, AN 3/6.13, AN 4/1.2-29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 y AN 2/33-20/73 Enmienda 80 del Anexo 3 AN 7/62.2.3-23/26 Adopción de la Enmienda 93 del Anexo 10, Volumen I AN 7/63.2.4-24/24 Enmienda 93 del Anexo 10, Volumen II AN 7/64.2.2-20/127 Enmienda 91 del Anexo 10, Volumen III AN 7/64.2.3-24/25 Adopción de la Enmienda 92 del Anexo 10, Volumen III AN 7/66.2.2-21/17 Enmienda 90 del Anexo 10, Volumen V AN 7/66.2.2-25/21 OACI Adopción Enmienda 91 del Anexo 10, Volumen V AN 7/66.2.2-25/21 14 de abril de 2025 Enmienda 91 del Anexo 10, Volumen V AN 7/62.2.4-25/31 Enmienda 94 del Anexo 10 del Anexo 10, Volumen I AN 7/62.2.4-25/31 de 24 de abril de 2025 relacionado con la adopción de la Enmienda 94 del Anexo 10, Volumen I AN 7/63.2.5-25/37 de 23 de abril de 2025, relacionado con la adopción de la Enmienda 94 del Anexo 10, Volumen II AN 7/64.2.4-25/25 Adopción de la Enmienda 93 del Anexo 10, Volumen III AN 4/1.2.30-22/14 30 de marzo de 2022 Anexo 14 Vol I Enmienda 17 Anexo 2 Enmienda 47 AN 13/1.1-24/29 Enmienda 48 del Anexo 2 AN 3/5.15-24/38 Adopción Enmienda 110 del Anexo 8 AN 12/1.1.28-24/28 Enmienda 179 del Anexo 1 AN 11/1.3.36-24/34 Adopción de la Enmienda 49 del Anexo 6, Parte I AN 11/1.3.35-22/75 Enmienda 48 del Anexo 6, Parte I AN 11/1.3.34-22/15 30 de marzo de 2022 Enmienda 47 del Anexo 6, Parte I AN 11/1.3.37-25/22 Enmienda 50 del Anexo 6, Parte I. AN 11/6.3.34-24/35 OACI Enmienda 41 del Anexo 6, Parte II AN 11/6.3.35-25/34 Enmienda 42 del Anexo 6, Parte II AN 11/32.3.17-24/36 Enmienda 25 del Anexo 6, Parte III AN 11/32.3.16-22/13 Enmienda 24 del Anexo 6, Parte III AN 11/32.3.18-25/35 Enmienda 26 del Anexo 6, Parte III AN 11/61.1-24/37 Adopción de la primera edición del Anexo 6, Parte IV RAC-FSTD AN 13/2.1-25/15 de 02/04/2025 Aprobación de la Enmienda 13 de los PANS-ATM (Doc 4444) Reglamento para el otorgamiento de Vuelos de Familiarización a las personas trabajadoras de la Dirección General de Aviación Civil. AN 2/12-25/16 Aprobación de la Enmienda 35 de los PANS-ABC (Doc 8400) AN 2/33-25/30 de 17 de abril de 2025, relacionado con aprobación de la Enmienda 4 de los PANS-AIM. AN 4/27-25/29 de 17 de abril de 2025 Enmienda 5 de los PANS Aeródromos AN 2/33-25/30 Enmienda 4 de los PANS-AIM</p> |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|---------------------------|-------------------|---|--|--|--------------------------|---|
| Porcentaje de avance en la implementación del plan de actualización de la normativa que fortalece la rectoría del jerarca MOPT | Porcentaje de avance | 2024:0 | 2026-2030: 100% 2027: 100 % | | Político Operativo Financiero Legal Emergente Tecnológico Reputacional Gobernanza | MOPT (Asesoría Jurídica) | La medición del indicador iniciaría a partir del 2027, con la finalidad de que en el 2026 la Asesoría Jurídica elabore un Plan de Actualización de la Normativa, que brinde continuidad al plan elaborado en el 2021, de manera que con programación continua, se atienda el 100% de las acciones programadas por año. |
| Cantidad de instituciones que han implementado modelo de gestión ambiental | Cantidad de instituciones | 2024: 2 | 2026-2030:2 2026: 2 | 2026: 1,088.400 Recursos Presupuesto Nacional Por definir | Económico Ambiental Operativo Social Legal Gobernanza Político Financiero Emergentes | CETAC-DGAC -INCOFER | Se proyecta la Acción "Elaboración de diagnósticos de criticidad y los efectos del cambio climático en la infraestructura pública del país (red vial nacional estratégica y complementaria, infraestructura de aeropuertos, aeródromos, puertos, el sistema ferroviario y obras fluviales)." Se cuenta con un Programa de Gestión Ambiental Institucional. El Presupuesto 2026: ₡ 1.088.400, corresponde a recursos asignados a viáticos para implementación del PGAI |
| Cantidad de proyectos que implementan medidas de adaptación | Cantidad de proyectos | 2024: 2 | 2026-2030: 2 2026-2027:1 Mejoramiento Aeródromo de Quepos | No Aplica | Económico Ambiental Operativo Social Legal Gobernanza | INCOFER | La línea base 2024 corresponde a la formulación del PGAI 2024-2029. La programación 2025 y 2026 corresponde a la implementación y seguimiento anual del PGAI para el período 2024-2028. La estimación del presupuesto para el período 2025 se encuentra en proceso de formulación del POI. |
| Cantidad de Diagnósticos de vulnerabilidad en la infraestructura por modo de transporte | Cantidad de Diagnósticos | 2024: 1 | 2026-2030:1 2026: 1 | 20 000 000 colones Recursos Propios Incofer | Político Financiero Emergentes Operativo Legal | JAPDEVA-INCOFER | En cada proyecto de inversión de obra pública deben determinarse los riesgos y vulnerabilidades que lo pueden afectar en sus diferentes etapas, para generar medidas correctivas que propicien su correcta ejecución. Por parte de JAPDEVA, se tiene programado efectuar en el 2025 un diagnóstico de vulnerabilidad al cambio climático. En relación con el INCOFER se propone para el 2025 efectuar un diagnóstico de alcantarillas tipo túnel en la Red Ferroviaria del TRP. Para el 2026 incluye un diagnóstico de alcantarillas en la Red Ferroviaria del Sector Pacífico. En el cálculo de la línea base se consideró el Diagnóstico general de vulnerabilidad de la Red Ferroviaria del TRP, así como los diagnósticos realizados para: 195 alcantarillas y 270 puentes del sector Atlántico y 31 puentes de la Red Ferroviaria Sector Pacífico (GAM) por parte de INCOFER. |

| INDICADOR/HITO | UNIDAD DE MEDIDA | LÍNEA DE BASE/ AÑO | META PERIODO (2AÑOS MÍNIMO) | ESTIMACIÓN PRESUPUESTARIA Y FUENTE DE FINANCIAMIENTO | RIESGOS | INSTITUCIÓN RESPONSABLE | COMENTARIOS |
|--|--|--------------------|---|--|---|--|--|
| Porcentaje de avance en la elaboración del Portafolio de Proyectos MOPT | Porcentaje de avance | 2024: 0 | 2026-2030: 100% 2026: 50% 2027: 100 % | Por definir | Gobernanza Político Operativo Legal Reputacional Financiero Emergentes | MOPT -(coordina UPI, con apoyo del PRVCI, PIT, PIV, DEN, DVOP, DVMP) | 2026: Fases de identificación y planificación 2027: Fase de elaboración El cumplimiento del indicador, queda sujeto a que se cuente con el personal y los recursos que permitan atender las fases previas a la elaboración del portafolio, por parte de todas las dependencias involucradas |
| Mantener actualizada anualmente el 100% de la información geográfica remitida por las instituciones del Sector Obras Públicas y Transportes existente en la Secretaría de Planificación Sectorial. | Porcentaje de información geográfica del Sector actualizada. | 2023: 100% | 2026- 100% 2030: 100% 2026: 100% | 2025: ¢70.934.190,25 Presupuesto asignado de la Secretaría | Financiero y Tecnológico | MOPT-(SPS: Proceso Planificación Estratégica Multimodal del Sector) | Se considera riesgo Financiero por la falta de presupuesto para mantener el software utilizado (ArcGIS de ESRI). La estimación del Presupuesto corresponde al salario del personal y de informática por el pago del licenciamiento del software utilizado (ArcGIS de ESRI). |
| Porcentaje de avance en la implementación del PASIT | Porcentaje de avance | 2023: 0 | 2026-2030: 100% 2026:29% | Por definir | Político Ambiental Operativo Financiero Legal Emergente Tecnológico Reputacional Gobernanza | MOPT -(SPS) | El cumplimiento del indicador, se encuentra sujeto a la coordinación y atención en tiempo y forma, de las acciones programadas, por parte de las dependencias involucradas en el plan. |
| Porcentaje de avance en la implementación del PAMCCIST | Porcentaje de avance | 2024: | 2026- 2030:23,33% 2026: 23,33 % | Por definir | Político Ambiental Operativo Financiero Legal Emergente Tecnológico Reputacional Gobernanza | MOPT -(UPI) | De las 30 acciones que contiene el plan, al 2025 se habrían atendido un total de 7 acciones, lo que corresponde a un 23,33% de avance del plan. Dado que en el 2026 no se tienen nuevas acciones a alcanzar, se mantiene la programación del 2025. El cumplimiento del indicador, se encuentra sujeto a la coordinación y atención en tiempo y forma, de las acciones programadas, por parte de las dependencias involucradas en el plan. |

Fuente: Correo UPI INCOP 30 de abril del 2025. Correo UPI INCOP 14 de julio 2025
Oficio de UPI COSEVI N° CSV-DE- 0360-2024, del 16 de setiembre del 2024 y correo del 8 octubre del 2024
Correo UPI DGAC del 12 de agosto del 2024
Correo UPI JAPDEVA 24 julio 2024
Correo UPI MOPT del 10 setiembre 2024. Oficio SPS-PROGAS-2025- 13 y Correo UPI IMOPT del 28 Febrero 2025
Correo UPI CONAVI del 30 Julio 2024
correo de UPI INCOPER del 22 de agosto 2024
Correo de UPI CNC del 29 de julio 2024

Referencias

Planes

MIDEPLAN (2022). Plan Estratégico Nacional

<https://drive.google.com/file/d/1mOiW79MsVWNBrzYDmplLQcm8oTF1B-ID/view>

SIECA (2023) Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística

<https://www.sieca.int/producto/plan-maestro-regional-de-movilidad-y-logistica-2035/>

Sector Obras Públicas y Transportes (2011). Plan Nacional de Transportes

<https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/planificacion-sectorial/documentacion/planes/pnt/memoria-pnt.pdf>

Ministerio de Ambiente y Energía (2019). Plan Nacional de Descarbonización

<https://cambioclimatico.minae.go.cr/wp-content/uploads/2019/11/PLAN-NACIONAL-DESCARBONIZACION.pdf>

Oficios

Oficio No. GG-2025-01089 del 28 de abril del 2025

Oficio N°CNC-ST-OF-0289-2025 del 12 de junio del 2025

Oficio N°CTP-DE-CA-0704-2025 del 9 de julio del 2025

Oficio N°CARTA- MOPT-PI-2025-258 del 18 de junio del 2025

Oficio N° CARTA-CONAVI- PLI-03-2025-0244 (0256) del 13 de junio del 2025 y Oficio N° CARTA-CONAVI- PLI-04-2025-0422 (0386) del 24 de setiembre del 2025

Correos

Correo de UPI JAPDEVA del 17 de julio del 2025

Correo UPI del MOPT del 2 de julio del 2025

Correo UPI CETAC del 28 de julio 2025

Correo UPI INCOP, del 26 de setiembre 2025

Correo UPI INCOFER, del 27 de junio 2025

PES 2026 2030

Plan Estratégico Sectorial

Sector Obras
Públicas
y Transportes

Secretaría de Planificación Sectorial

DICIEMBRE 2025

PES 2026 2030

Plan Estratégico Sectorial

Sector Obras
Públicas
y Transportes



Ministerio de
Obras Públicas
y Transportes