



# Informe de Monitoreo de Metas PND

2  
0  
1  
3

Setiembre 2013

SECTOR TRANSPORTES





## I. INTRODUCCIÓN

---

**E**l Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) presenta el Informe semestral de avance en la ejecución de metas establecidas para el año 2013 en el marco del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2011-2014 “María Teresa Obregón Zamora”, de conformidad con la Ley de Planificación Nacional 5525 y la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, N° 8131.

En atención a ello, el presente documento analiza y compila el avance del cumplimiento de las metas anuales de las Acciones Estratégicas del PND 2011-2014 “María Teresa Obregón Zamora”, durante el primer semestre del 2013, en los ámbitos sectorial, institucional y regional.

Este informe de avance de metas, está dirigido a la Presidencia de la República, a Ministras y Ministros Rectores de cada Sector, Jerarcas Institucionales, en su calidad de tomadores de decisión y ejecutores (responsables de los programas y proyectos), y queda a disposición de los órganos y entes componentes del Sistema de Administración Financiera del Sector Público, de la Contraloría General de la República, en su calidad de órgano fiscalizador de la Hacienda Pública, de la Asamblea Legislativa, para el ejercicio del control político; así como de la ciudadanía en general, en procura de su información oportuna y de promover su interés por la vigilancia de la gestión gubernamental.

En función de lo anterior, el objetivo es retroalimentar oportunamente la toma de decisiones y la rendición de cuentas en los diferentes niveles de la gestión pública del Poder Ejecutivo costarricense, mediante el análisis de información sobre el avance y cumplimiento de las metas del PND 2011-2014.

El informe aborda el análisis de 297 metas anuales de acciones estratégicas y 369 metas anuales institucionales asociadas a 112 instituciones públicas. Para el apartado regional se analizaron 66 de las metas de acción estratégica desagregadas regionalmente en el PND 2011-2014, de las cuales, 34 son del Anexo “Metas Regionales”, para los sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones; Educativo; Transporte; Ordenamiento Territorial y Vivienda; Trabajo y Cultura; 12 metas de acción estratégica seleccionadas para los sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones; Bienestar Social y Familia; Salud y Productivo (Rectoría MEIC), que forman parte de un plan piloto para la aplicación del proceso de desconcentración en el sistema informático Delphos.net. Las 21 metas restantes corresponden a las metas de acción estratégica complementarias al plan piloto que registra información en la programación y el avance en al menos una región.

El informe está estructurado de la siguiente manera: se inicia con un resumen-valoración general del avance de metas durante el primer semestre del 2013 definidas en el PND 2011-2014; luego un apartado acerca del avance de metas por cada sector o temas transversales<sup>1</sup> incluyéndose, para cada uno un análisis del comportamiento de las metas y un segundo apartado que incluye el análisis del comportamiento de las metas de la acción estratégica desagregadas por regiones de planificación para Costa Rica.<sup>2</sup>

El abordaje metodológico consiste en el análisis de la información para conocer el avance de las metas anuales de las acciones estratégicas en el nivel sectorial y de las metas anuales institucionales; así como un análisis específico del comportamiento de las metas regionales en el contexto del PND 2011-

---

<sup>1</sup> 14 sectores establecidos según el Decreto 34582-MP-PLAN “Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo” y dos temas transversales,  
<sup>2</sup> Regionalización establecida por MIDEPLAN mediante Decreto Ejecutivo N° 16068 y sus reformas.

2014, que consiste en el avance de las metas de la acción estratégica con desagregación regional. Este proceso se inicia con la solicitud de MIDEPLAN, mediante oficio DM-309-13 de fecha 11 de junio de 2013, a las y los Ministros Rectores, de la información requerida para la elaboración de este informe con corte al 30 de junio de 2013.

Adicionalmente se remitió de manera digital, a los Jerarcas Rectores y a los enlaces sectoriales correspondientes, los instrumentos de recolección de datos diseñados para tal fin<sup>3</sup>, quienes a su vez los diseminan a los Jerarcas y a los enlaces institucionales que conforman su sector. Posteriormente los Jerarcas de las instituciones presentan sus informes al sector respectivo, en la fecha que cada Ministro (a) Rector (a) establece.

Durante julio de 2013, el personal de la Unidad de Acciones Institucionales (UAI) del Área de Evaluación y Seguimiento (AES) del MIDEPLAN y, del Área de Planificación Regional asesoraron y acompañaron a los enlaces sectoriales, con el fin de subsanar inconvenientes que se pueden presentar en la elaboración de la información que estos envían al MIDEPLAN. Además, el acompañamiento y asesoría incluyó la digitalización de los datos en el sistema informático Delphos.Net, desde las oficinas de las rectorías como parte del plan de desconcentración que se implementó durante este año.

Las Rectorías de cada sector, mediante un proceso de autoevaluación, valoran el desempeño o avance de las metas anuales de acciones estratégicas del nivel sectorial e institucional y, regional con la 48 metas del “Anexo Metas Regionales” del PND 2011-2014 programadas para el 2013 y le asignan una de las siguientes categorías establecidas por el MIDEPLAN:<sup>4</sup> Esta clasificación fue igualmente utilizada para las 48 metas del Anexo “Metas Regionales”.

- **Avance Satisfactorio:** Cuando la ejecución de la meta avanza de acuerdo con lo previsto por el sector y la institución. Además, se incluyen las metas anuales que se cumplieron al primer semestre.
- **Necesidad de Mejorar:** cuando el avance de la meta es menor a lo previsto por el sector y la institución y no representa una amenaza para su cumplimiento al final del año.
- **Atraso Crítico:** cuando el avance de la meta es menor a lo previsto por el sector y la institución y representa una amenaza para su cumplimiento anual.
- **Meta Programada para el II Semestre:** cuando el sector y la institución han previsto que estrictamente durante el primer semestre no presentará avance alguno y por lo tanto no ejecutará recursos presupuestarios. Las metas con esta clasificación, deberán justificarse en función del cronograma elaborado.

Posteriormente, la información es presentada por los Ministros y Ministras Rectores, los cuales dan fe pública de la veracidad de los datos que incluyen en el respectivo informe, mediante la presentación oficial al Jarca del MIDEPLAN con la firma respectiva.

Para el análisis del Apartado Regional se utilizó como base la MAPSESI a junio 2013, así como la información de los Anexos y Requerimientos Adicionales que acompaña a la MAPSESI. De acuerdo con la programación 2013, la metas de la acción estratégica debe desagregarse por regiones de planificación, o bien por cantones de la región cuando la meta no corresponde a la totalidad de la región, según Decreto Ejecutivo N°.16068 – PLAN de 1985 y sus modificaciones, No. 18423-PLAN de

<sup>3</sup> La MAPSESI, la guía de requerimientos de Información para las metas anuales clasificadas con atraso crítico al 30 de junio 2013 y la guía de requerimientos de información para metas de las acciones estratégicas del período con atraso crítico al 31 diciembre 2012.

<sup>4</sup> De manera más ampliada, esta metodología puede encontrarse en el documento “Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación sectorial e institucional del Sector Público en Costa Rica. Ed. MIDEPLAN-MHACIENDA. Mayo 2013”.

1986 y el No. 17299-PLAN de 1988. Se procesa la información y elabora el informe semestral sobre el avance de las metas de la acción estratégica con desagregación regional.

Del total de 48 metas incluidas en el Anexo “Metas Regionales” se logró analizar un total de 34 metas incluidas en las MAPSESI de cada Sector y para las cuales se contó con información en la “Meta anual programada” y en las casillas correspondientes al “Avance al primer semestre” (absoluto, porcentual, clasificación y presupuesto) incluidas las metas que fueron programadas para el segundo semestre y el año 2014; a tres metas se les realiza un análisis especial por particularidades específicas que presentan, nueve metas fueron eliminadas para el período (Sector Cultura y Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones) y dos metas ya fueron cumplidas en las regiones Central y Brunca, correspondiente a los sectores Transporte y trabajo respectivamente.

Durante el mes de agosto las personas analistas de MIDEPLAN, procesan, analizan los datos suministrados y elaboran el informe que se presenta en este documento sobre el avance de las metas estratégicas al primer semestre del 2013, del PND-2011-2014.

## II. RESULTADOS GLOBALES

---

## 2.1 Resultados Generales del Seguimiento de Metas

En resumen, al 30 de junio 2013, el total de metas de acciones estratégicas del nivel sectorial monitoreadas son 297, de las de las cuales, 183 se ubican en la categoría de Avance Satisfactorio, 35 en la categoría Necesidad de Mejorar, 26 en la categoría de Atraso Crítico y 53 en la categoría Programada para el II Semestre, tal como se observa en el gráfico siguiente:

**Gráfico 1**  
**COSTA RICA: Porcentaje de Avance de las Metas Anuales de las Acciones Estratégicas a Nivel Sectorial, según clasificación Primer Semestre 2013**



FUENTE: MIDEPLAN con información suministrada por los Sectores al 30 junio, 2013.

Los cuadros siguientes resumen los avances alcanzados por los sectores gubernamentales durante el primer semestre del 2013:

**Cuadro 1**  
**COSTA RICA: Clasificación de las metas de acciones estratégicas anualizadas del**  
**nivel sectorial por Sector, al 30 Junio 2013**

Sectores	Total Metas Anuales	Avance Satisfactorio		Necesidad de Mejorar		Atraso Crítico		Programadas al II Semestre		Total monto estimado (millones ₡)	Total monto ejecutado (millones ₡)	Porcentaje ejecución
		Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%			
1. Bienestar Social y Familia	10	6	60	1	10	0	0	3	30	55089,9	24891,57	45,18
2. Trabajo	27	16	59,26	4	14,81	3	11,11	4	14,81	20230,3	11273,28	55,72
3. Educativo	40	24	60	5	12,5	5	12,5	6	15	1066514,98	449547,04	42,15
4. Salud	23	8	34,78	2	8,7	5	21,74	8	34,78	54369,39	15886,97	29,22
5. Sector Cultura	16	11	68,75	1	6,25	0	0	4	25	6341,69	2141,46	33,77
6. Seguridad	16	7	43,75	1	6,25	1	6,25	7	43,75	22767,4	695,48	3,05
7. Sector Productivo	36	30	83,33	4	11,11	1	2,78	1	2,78	25630,95	6834,92	26,67
8. Financiero	9	8	88,89	1	11,11	0	0	0	0	7339,8	11158,48	152,03
9. Transporte	22	9	40,91	5	22,73	6	27,27	2	9,09	306696,74	74581,02	24,32
10. Ciencia y Tecnología	15	8	53,33	0	0	1	6,67	6	40	3019,92	982,3	32,53
11. COMEX	16	14	87,5	0	0	0	0	2	12,5	6374,86	3087,48	48,43
12. Turismo	4	3	75	0	0	0	0	1	25	8219,4	5531,6	67,3
13. Ambiente y Energía	43	24	55,81	7	16,28	4	9,3	8	18,6	126671,45	36757,07	29,02
14. Ordenamiento Territorial	11	8	72,73	2	18,18	0	0	1	9,09	107969,29	43805,44	40,57
15. Modernización	6	4	66,67	2	33,33	0	0	0	0	2396,99	676,62	28,23
16. Política Exterior	3	3	100	0	0	0	0	0	0	128,56	129,26	100,54
<b>TOTALES:</b>	<b>297</b>	<b>183</b>	<b>61,62</b>	<b>35</b>	<b>11,78</b>	<b>26</b>	<b>8,75</b>	<b>53</b>	<b>17,85</b>	<b>1819761,6</b>	<b>687979,99</b>	<b>37,8</b>

Fuente: MIDEPLAN. Elaborado con datos de los informes Sectoriales con corte al 30 de junio 2013.



Los Sectores Productivo, Financiero y COMEX son los que presentan mayores porcentajes de metas con Avance satisfactorio, superiores a 80%.

Siete sectores de los catorce concentran la ejecución del 69,7% de las metas del PND, de las cuales, el 56% presentan Avance satisfactorio y un 12,1% Atraso crítico.

El Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones tiene asignada la ejecución de la mayor cantidad de metas, un total de 43, de las cuales, el 55,81% se ubican en la categoría de Avance satisfactorio; el 16,28 en Necesidad de mejorar; 9,3% en la categoría de Atraso crítico y 18,6% Programadas al II semestre.

La suma de metas en condición de atraso crítico y necesidad de mejorar es del 21%. Las rectorías deben estar pendientes a las medidas correctivas sugeridas por las instituciones, para que el desfase mostrado sea eliminado.

Los sectores que presentan metas anuales con atraso crítico son, Trabajo con tres metas; Educativo con cinco metas; Salud con cinco metas; Seguridad con una meta; Productivo con una meta; Transportes con seis metas; Ciencia y Tecnología con una meta y Ambiente Energía y Telecomunicaciones con cuatro metas.

Las metas que presentan atrasos críticos están relacionadas principalmente con temas de infraestructura y presentan cero avances.

Los sectores que no presentan atrasos críticos son Bienestar Social y Familia; Cultura; Financiero; COMEX; Turismo; Ordenamiento Territorial y Vivienda y los Temas Transversales de Política Exterior y Modernización del Estado.

El Sector Seguridad Ciudadana y Justicia, es el sector que presenta la ejecución presupuestaria más baja, con solamente un 3,06% (695,48 millones de colones) del presupuesto estimado para el 2013 (22.767,4 millones de colones) previstos para la ejecución de las 16 metas anuales programadas, lo cual se puede explicar en función que presentan una meta con "Atraso crítico y siete "Programadas para el II semestre", para las cuales no hubo erogación de recursos presupuestarios.

El análisis presupuestario anterior tiene la particularidad de que el presupuesto estimado no se establece mediante una metodología específica de coste unitario por meta, ya que el presupuesto responde a "programas presupuestarios" y no por metas del PND. Además, la estimación se hace con un año de antelación y no se ajusta al presupuesto real asignado a cada una de las metas. Por lo tanto, los datos acerca de la relación entre el presupuesto programado y ejecutado son aproximados y no reflejan la ejecución presupuestaria real de cada Sector.

Las rectorías no siempre indicaron las limitaciones al atraso en la ejecución de las metas. Sin embargo, señalan como factores limitantes más frecuentes: recortes o recursos presupuestarios limitados; la falta de personal; procesos licitatorios infructuosos; condiciones climatológicas adversas; desastres naturales como el terremoto de Nicoya que obligaron a variar la programación 2013, procesos de estudios preliminares y expropiaciones; factores externos; reformas reglamentarias; razones legales y administrativas, entre otros.

## **2.2 Recomendaciones**

Potenciar y reforzar el trabajo sectorial. El papel de los (as) Ministros (as) Rectores (as) es crucial para articular los esfuerzos que conduzcan hacia el cumplimiento de los compromisos del PND 2011-2014.

Hacer planes de mejora para metas con Atraso crítico (8,75%). Se recomienda a las Rectorías elaborar y ejecutar un plan de mejora que minimice el riesgo en la consecución de estas metas con atraso crítico.

Es necesario que la Rectoría mantenga una adecuada coordinación con los jefes responsables, a efectos de lograr el efectivo cumplimiento anual de las metas, clasificadas como Necesidad de mejorar (11,78%) y Programadas para el II semestre (17,85%). estas metas, esto en razón que las mismas repercuten en el logro de las metas establecidas en el PND 2011-2014.

### **III. ANALISIS DEL AVANCE DE METAS DE ACCIONES ESTRATÉGICAS DEL PND POR SECTOR**

---

### **3.9 SECTOR TRANSPORTES**

### 3.9 Sector Transportes

En el contexto de la normativa legal vigente, le corresponde al MIDEPLAN realizar el seguimiento de las metas establecidas en el PND para este Sector y así conocer su avance. Para ello, se ha utilizado el instrumental metodológico del Sistema Nacional de Evaluación (SINE), cuya compilación de información se realiza mediante la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional (MAPSESI).

Las metas anuales de acciones estratégicas de manera sectorial y las metas institucionales, han sido clasificadas por la Rectoría del Sector, según su avance con corte al 30 de junio 2013 y se basan en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la “Programación, Seguimiento y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público en Costa Rica”, emitidos por el MIDEPLAN y el Ministerio de Hacienda para el año 2013. Dicha clasificación para el semestre es:

- **Avance satisfactorio:** Cuando la ejecución de la meta avanza de acuerdo con lo previsto por el sector y la institución. Además, se incluyen las metas anuales que se cumplieron al primer semestre.
- **Necesidad de mejorar:** cuando el avance de la meta es menor a lo previsto por el sector y la institución, pero no representa una amenaza para su cumplimiento al final del año.
- **Atraso crítico:** cuando el avance de la meta es menor a lo previsto por el sector y la institución, y representa una amenaza para su cumplimiento anual.
- **Metas programadas al segundo semestre:** cuando el sector y la institución han previsto que estrictamente durante el primer semestre no presentará avance alguno y por lo tanto, no ejecutará recursos presupuestarios. Las metas con esta clasificación, deberán justificarse en función del cronograma elaborado.

#### 3.9.1 Resumen

Los datos que se presentan a continuación sobre el avance de las metas correspondiente al 2013 del Sector Transportes, fueron suministrados mediante oficio DMOPT-3780-2013, de fecha 30 de julio del 2013, firmado por el Ministro Rector Dr. Pedro L. Castro Fernández.

<b>RESUMEN DEL SECTOR</b>			
Instituciones que conforman el sector		COSEVI, CTP, CNC, CONAVI, DGAC, INCOFER, INCOP, JAPDEVA Y MOPT <sup>5</sup>	
<b>Metas en el PND 2011-2014</b>			
Metas de acciones estratégicas del Sector en el PND			27
<b>Metas 2013</b>			
Metas anuales de acciones estratégicas programadas por el Sector			22
Clasificación del avance a junio de las metas anuales			
Avance Satisfactorio	Necesidad de Mejorar	Atraso Crítico	Metas programadas para el II semestre
9	5	6	2
Metas institucionales programadas en 2013			36
Clasificación del avance a junio de las metas institucionales			
Avance Satisfactorio	Necesidad de Mejorar	Atraso Crítico	Metas programadas para el II semestre
14	11	9	2
<b>Gestión presupuestaria 2013</b>			
Presupuesto Estimado 2013 (en millones de colones)	Presupuesto Ejecutado (en millones de colones)	Porcentaje de Ejecución Presupuestaria	
306.696,73	74.581,02	24,31%	

<sup>5</sup> Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Consejo de Transporte Público (CTP), Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Dirección General de Aviación Civil (DGAC), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), Junta Administrativa para el Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

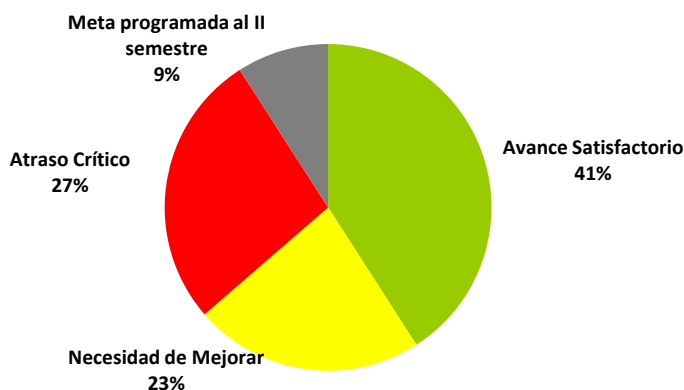
### 3.9.2 Análisis del avance de las metas anuales de las acciones estratégicas al 30 de junio de 2013 y el acumulado de las metas del período

En este apartado se muestra el avance de las metas anuales de las acciones Estratégicas en relación con el PND, según clasificación realizada por la Rectoría para el primer semestre de 2013.

Además se proporciona el avance acumulado de las metas de las acciones estratégicas del período establecidas en el PND al 30 de junio de 2013, dato que se obtiene de la sumatoria del avance 2011, 2012 y del primer semestre del 2013 y su pendiente de cumplimiento al 2014.

El Sector Transportes programó 22 metas de acciones estratégicas para el 2013, cuyo nivel de avance las clasifica: nueve con avance satisfactorio, cinco en necesidad de mejorar, seis en atraso crítico y dos programadas para el segundo semestre. En términos porcentuales se registran en el gráfico siguiente:

**Gráfico 2**  
**Sector Transportes**  
**COSTA RICA: Porcentaje de Avance de las Metas anuales de las**  
**Acciones Estratégicas del Período, según clasificación.**  
**I semestre de 2013.**



**Fuente:** MIDEPLAN elaboración propia con información suministrada por el Sector Transportes al 30 de junio, 2013.

A continuación se presenta con mayor detalle la información del avance de las metas anuales de las acciones estratégicas.

**Cuadro 2**  
**Sector Transportes**  
**COSTA RICA: Metas anuales de acciones estratégicas clasificadas en la categoría de avance satisfactorio, el avance acumulado del período y su pendiente de cumplimiento al 2014.**  
**Primer semestre 2013**

Metas del Período 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea Base Meta del Período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
100% del proyecto La Abundancia-Ciudad Quesada. (Incluye 5% de línea base) (CONAVI)	30%	15%	50	5%	25% (incluye 5% de línea base)	25	75%	75
100% del proyecto mejoramiento vial del tramo carretero Cañas – Liberia (incluye 30,9% de línea base) (CONAVI)	23,56%	17,32%	73,51	30,9%	61,07% (incluye 30,9% de línea base)	61,07	38,93%	38,93
100% del proyecto Terminal Granelera de Puerto Caldera (INCOP) <sup>6</sup>	20%	3,6%	18	40%	26,3%	26,3	73,7	73,7
Avanzar un 64% en el proyecto Construcción de la fase II A de la Terminal de Contenedores en Moín (incluye 37,5% de línea base) (CNC)	15%	7,5%	50	37,5%	52,5% (incluye 37,5% de línea base)	82,03	11,5%	17,97
100% del proyecto Rehabilitación del Puerto de Golfito (INCOP)	33,5%	17,5%	52,24	0	37,5%	37,5	62,5%	62,5
Conservar 4.250 km. De la Red Vial Nacional durante cada año de vigencia del plan (3.500 km. De la red en asfalto y 750 km. De la red en lastre) (CONAVI)	4.250	3.713,54	87,37	3.823	2012= 5632.85 I Sem. 2013= 3.713,54 Km	62,13	4.250 Km	33,33
100% del proyecto Rotonda Paso Ancho (incluye 2% de línea base) (CONAVI)	19%	8%	42,11	2%	38% (incluye 2% de línea base)	38	62%	62
Reconstrucción del 100%	31,32%	24%	76,63	20%	67,6%	67,6	32,4%	32,4

6 Cabe mencionar que el 100% de proyecto para el sector se compone de la siguiente manera: Preinversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Condiciones precedentes 20%, Ejecución de obra 40%. Por lo tanto la línea base de 40% que el sector estableció en el PND 2011-2014 no forma parte de la meta de período.



Metas del Período 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea Base Meta del Período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
de la Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. (incluye 20% de línea base) (DGAC)					(incluye 20% de línea base)			
Rehabilitar el tramo ferroviario Cartago – San José (23 Km) y su conectividad al Sistema de Transporte Ferroviario de Personas. (INCOFER)	2	2	100	0	23	100	0	0

Fuente: MIDEPLAN elaboración propia con datos suministrados por el Sector Transportes al 30 de junio, 2013.

Estas metas anuales clasificadas con avance satisfactorio llevan porcentaje de avances muy variados, que oscilan entre un 18% y un 100% de avance.

La meta “100% del proyecto Terminal Granelera de Puerto Caldera”, fue clasificada por el Sector con avance satisfactorio, aunque registra un 18% de avance, en comparación con las otras metas clasificadas por el Sector en la misma categoría, las cuales reportan un avance mayor al 42,11%. La Rectoría indica “se espera que el avance del proyecto se incremente mucho más rápido en las siguientes dos semanas con la entrada en operación de dos frentes de hinca (máquina especializada para elaborar pilotes), por tanto a pesar que el avance en la meta resulta bajo se estima que la meta se alcance durante el segundo semestre”.

La meta de periodo “Rehabilitar el tramo ferroviario Cartago – San José (23 Km) y su conectividad al Sistema de Transporte Ferroviario de Personas”, se cumplió al terminar los dos kilómetros pendientes del 2012. LA rectoría informa que “el día 17 de mayo, 2013, se puso en operación el servicio entre las ciudades de Cartago y San José, el cual opera con normalidad desde esa fecha. De acuerdo con las estadísticas institucionales desde esa fecha y hasta el 30 de junio del 2013 se han movilizad o un total de 102,854 pasajeros (...).”

Las siguientes metas reportan un avance acumulado de periodo que incluye la línea base:

- 100% del proyecto La Abundancia-Ciudad Quesada. (Incluye 5% de línea base) (CONAVI)
- 100% del proyecto mejoramiento vial del tramo carretero Cañas – Liberia (incluye 30,9% de línea base) (CONAVI)
- Avanzar un 64% en el proyecto Construcción de la fase II A de la Terminal de Contenedores en Moín (incluye 37,5% de línea base) (CNC)
- 100% del proyecto Rotonda Paso Ancho (incluye 2% de línea base) (CONAVI)
- Reconstrucción del 100% de la Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (incluye 20% de línea base) (DGAC)

La meta del período “100% del proyecto La Abundancia-Ciudad Quesada”, cuyo avance anual es de 50%, guarda correspondencia con el proyecto prioritario de la administración Chinchilla: 9.2.000571 Construcción de la carretera a san Carlos, Sifón – Ciudad Quesada (La Abundancia), cuya ejecución le compete a CONAVI.

En el caso particular de la meta “Conservar 4.250 km. De la Red Vial Nacional durante los últimos tres años de vigencia del plan (3.500 km. De la red en asfalto y 750 km. De la red en lastre)”, es analizada por MIDEPLAN como de cumplimiento anual. Lo anterior significa que cada año su ejecución representa un 33,33% de la meta total del período, el cual se obtiene tras cumplir año con año, con el 33,33% de lo establecido en el PND. La suma de los tres años da como resultado el porcentaje total de la meta del período, siendo 100% el valor máximo de cumplimiento. En esta meta, los kilómetros conservados año con año no son sumables.

**Cuadro 3**  
**Sector Transportes**  
**COSTA RICA: Metas anuales de acciones estratégicas clasificadas en la categoría Necesidad de Mejorar, el avance acumulado del período y su pendiente de cumplimiento al 2014.**  
**Primer semestre 2013**

Metas 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea base Meta del período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
Avanzar un 88% en el proyecto Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper. (incluye 37,5% de línea base) (MOPT)	21,6%	4,14%	19,17	37,5%	44,14% (incluye 37,5% de línea base)	50,16	43,86%	49,84
100% del proyecto Pozuelo-Jardines del Recuerdo (incluye 2% de línea base) (CONAVI)	11%	2,8%	25,45	2%	19,8% (incluye 2% de línea base)	19,8	80,2%	80,2
Conservar 1.200 kilómetros de caminos de la Red Vial Cantonal Asfaltada del país (MOPT)	577,32%	207,45%	35,93	ND	1.003%	83,58	197	16,42
120 cauces de ríos de alto riesgo con obras de protección. (MOPT)	32	13	40,63	24	129	107,5	0	0
Rehabilitar el tramo ferroviario Heredia	11	0	0	0	0	0	12	100

Metas 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea base Meta del período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
- Alajuela (12km) y su conectividad al sistema de transporte ferroviario de personas. (INCOFER)								

Fuente: MIDEPLAN elaboración propia con datos suministrados por el Sector Transportes al 30 de junio, 2013.

Estas metas anuales clasificadas con necesidad de mejorar llevan porcentaje de avances muy variados, que oscilan entre 0% y 40,63% de avance.

Las siguientes metas reportan un avance acumulado de periodo que incluye la línea base:

- Avanzar un 88% en el proyecto Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper. (incluye 37,5% de línea base)
- 100% del proyecto Pozuelo-Jardines del Recuerdo (incluye 2% de línea base)

Las metas uno y dos que lograron 19,17% y 25,45% respectivamente, guardan correspondencia con los siguientes proyectos prioritarios de la Administración Chinchilla:

- 9.2.000892 Construcción tramo de carretera de Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper, cuya ejecución le compete al MOPT.
- 9.2.000739 Mejoramiento de la Ruta Nacional No.3 Sección Intersección Pozuelo, Intersección Jardines del Recuerdo), cuya ejecución le compete a CONAVI.

En el caso de la primera meta, la rectoría aduce que: “El retraso en la meta se debe a que no se cuenta con los Permisos Forestales que autorizan la corta de árboles en el Proyecto debido a que las Direcciones Regionales del Sistema Nacional de Áreas de Conservación del MINAET (SINAC) de Pital y Sarapiquí, no aceptaron los inventarios de árboles presentados, estos se encuentran desactualizados debido a que el estudio se realizó hace varios años. Tampoco se contaba con el permiso de Obras en Cauce emitido por el Departamento de Aguas de MINAE. Además, debido a que el diseño del proyecto se realizó hace varios años, la referencias topográficas del proyecto se perdieron o destruyeron, por lo que ha sido necesario por parte de la Administración volver a reconstruirlas”.

La rectoría manifiesta para la segunda meta que: “para este proyecto se definió por criterio técnico hacerlo Diseño y Construcción del Puente sobre el Río Virilla sector Pozuelos-jardines del Recuerdo; y diseño y construcción de la ampliación y rehabilitación de la ruta nacional 3 sección Intersección Pozuelo (Radial Uruca), ruta nacional 166 Intersección Jardines del Recuerdo (Ruta Nacional 106).

La tercera meta, presenta un avance de 35,93%, y la rectoría indica que “se alcanzó parcialmente debido a que algunas Direcciones Regionales no cuentan con equipos y maquinarias especiales para

ejecutar las actividades de asfaltados, ya que dependen de la asignación de recursos que haga el Departamento de Producción o de lo que ejecuten los gobiernos locales por medio de la modalidad de SMS (solicitudes y servicio)".

Para la meta anual "32 cauces de ríos de alto riego con obras de protección", que presenta un avance de 40,63%, "la División de Obras Públicas busca incrementar las ayudas en la ejecución de obras y en la donación de materiales y servicios, para esto está realizando gestiones para adquirir plantas de asfalto y ubicarlas en puntos estratégicos que permitan disminuir las distancias de acarreo a los proyectos y aprovechar al máximo los recursos, para mejorar el cumplimiento de los programas de obra de los objetivos institucionales y de las metas planteadas".

En cuanto a la rehabilitación del tramo ferroviario Heredia – Alajuela, la rectoría indica que "se iniciaron los procesos de remoción de escombros y maleza con apoyo de la maquinaria del MOPT.

Las siguientes metas reportan un avance acumulado de periodo que incluye la línea base:

- Avanzar un 88% en el proyecto Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper. (incluye 37,5% de línea base)
- 100% del proyecto Pozuelo-Jardines del Recuerdo (incluye 2% de línea base)

Las metas primera y segunda que lograron 19,17% y 25,45% respectivamente, guardan correspondencia con los siguientes proyectos prioritarios de la Administración Chinchilla:

- 9.2.000892 Construcción tramo de carretera de Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper, cuya ejecución le compete al MOPT.
- 9.2.000739 Mejoramiento de la Ruta Nacional No.3 Sección Intersección Pozuelo, Intersección Jardines del Recuerdo), cuya ejecución le compete a CONAVI.

#### Cuadro 4 Sector Transportes

**COSTA RICA: Metas anuales de acciones estratégicas clasificadas en la categoría de Atraso Crítico, el avance acumulado del período y su pendiente de cumplimiento al 2014.**

**Primer semestre 2013**

Metas 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea base Meta del Período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
Avanzar un 70% en el proyecto Bernardo Soto – Sifón. (incluye 5% de línea base) (CONAVI)	1%	0	0	5%	8% (incluye 5% de línea base)	11,43	62%	38,57
100% del Proyecto Sifón – La Abundancia. incluye 40% de línea base) (CONAVI)	8,3%	0	0	40%	66,9% (incluye 40% de línea base)	66,9	33,1%	33,1

Metas 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea base Meta del Período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
Disminuir en 8 horas (40%) el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moín (JAPDEVA)	2 horas	0	0	20 horas	0	0	8	100
Construir 80 puentes de la red vial nacional. (CONAVI)	20 Puentes	5	25	29 Puentes	32 Puentes	40	48	60
Construcción del 100% de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. (incluye 20% de línea base) (DGAC)	12,2%	0	0	20%	35% (incluye 20% de línea base)	35	65	65
100% de la implementación de los corredores Pavas, Escazú y Desamparados. (CTP, CONAVI, COSEVI)	9,3	0	0	0	2,7	2,7	97,3	97,3

**Fuente:** MIDEPLAN elaboración propia con datos suministrados por el Sector Transportes al 30 de junio, 2013.

Para la meta “Avanzar un 70% en el proyecto Bernardo Soto – Sifón” la rectoría explica que las razones que incidieron en el atraso se deben a que: “este proyecto presenta complejidad de ahí que se está analizando dos posibles opciones, aunado a que las expropiaciones pueden ser muy onerosas. Por otra parte dado que el proyecto no será financiado con fondos del BID, aún no se ha definido posible fuente de financiamiento.” Algunas acciones y recomendaciones para garantizar el cumplimiento de la meta anual que apunta la rectoría es que se espera que para la conclusión de este año se haya definido algunas de las dos opciones de carretera propuestas, que se estudian para continuar con el proceso.

Para la meta “100% del Proyecto Sifón – La Abundancia” la rectoría indica que “Este proyecto presenta en este I semestre un avance crítico, se trabajó en los puentes y como se está tramitando un adenda al contrato ante la Contraloría General de la República por \$50,000,000,0, la cual solicitó se justifique técnicamente la adenda, para la ampliación de la carretera a cuatro carriles, carriles de ascenso, intersecciones y pasos a desnivel para los caminos que atraviesa la obra, así como las cantidades faltantes del rediseño de pavimentos entre otras. Cuando sea aprobada la adenda se tendrá que replantear la meta dada la variación en el alcance y en el plazo.”

Para la meta “Disminuir en 8 horas (40%) el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón- Moín”, la rectoría explica que las razones que incidieron en el atraso son:

- Externos: Economías de escala, han aumentado los tonelajes de registro bruto (TRB) y las esloras. Mayor capacidad reduce el número de naves atendidas y aumenta los tiempos en puerto. Mayores esloras requieren más espacio en puerto, mejor equipamiento y sistema operacional; por tanto restringen uso de pantallas de atraque. La no capacidad de atención de acuerdo a la demanda externa produce una cola de espera (efecto cola) teniendo una afectación directa en los tiempos de espera de las naves para ser atendidas.
- Climatológicos: Las malas condiciones climatológicas que se mantuvieron a finales del mes de diciembre del 2012 y principios de enero del 2013, ocasionaron que los barcos estuvieron más tiempo en arribo incrementando las demoras.
- Financieros: El estancamiento de los ingresos de JAPDEVA por cuatro años consecutivos (2007 al 2010) por la contracción económica en Estados Unidos principal aliado comercial del país, así como la variación en el tipo de cambio promedio anual del dólar de un -8.2% en el año 2010 respecto al 2009, y de -3.8 en el 2011 respecto al 2010, en 2012 muy cercano a la banda inferior, aunado al crecimiento de la partida de servicios personales en el 2009 -2012 así como la inflación, reducen el porcentaje de ingresos que se deben destinar a la inversión en infraestructura, equipamiento y mantenimiento de los equipos portuarios (lanchas, remolcadores, grúas).
- Políticos: Limitación anterior en ley 5337 permitía JAPDEVA endeudarse hasta por un millón de colones, lo que fue solventado en el mes de julio 2011 con la modificación realizada en Ley 8966 por la Asamblea Legislativa en la que se reforma el inciso E) del artículo 17 de la Ley 5337 el que señala: “ Artículo 17(...) e) Aprobar ventas celebrar empréstitos emitir bonos y constituir gravámenes para el desarrollo de infraestructura y equipamiento portuario hasta por un 50% del valor de sus activos. Si la operación excede del resultado de la aplicación de dicho porcentaje deberá obtenerse la aprobación de la Asamblea Legislativa.”

Según la rectoría los posibles efectos del atraso de la meta anual sobre la población beneficiaria son: “La población beneficiaria está compuesta por el grupo de agentes navieros, los cuales son los clientes directos de JAPDEVA. El resultado de esta evaluación es preocupante porque si bien es cierto que los navieros cargan con gran parte del peso de estas, en términos comerciales y económicos estos tiempos inciden en el costo de los fletes y en la competitividad del comercio exterior nacional.”

Algunas acciones y recomendaciones para garantizar el cumplimiento de la meta anual que apunta la rectoría son: “1. Se continuará con la planificación, programación y coordinación con los clientes para la atención de sus requerimientos de servicios con la capacidad instalada, mediante la optimización de la infraestructura, equipos así como de capital incorporado de la administración portuaria de JAPDEVA. 2. Ampliación de espacios en pantalla de atraque impulsando la construcción del puesto 5-7. Con este fin, en el Alcance Digital Nº 67 a La Gaceta 71 del 15 abril 2013, se publica la ley No.9127 que autoriza al Poder Ejecutivo para suscribir un contrato de préstamo para el financiamiento de la modernización de infraestructura de Puerto Moín “Gastón Kogan”, aprobado ya el crédito por el BCIE para su construcción. 3. Asimismo para el equipamiento portuario se realiza el proceso de contratación para la adquisición por medio de financiamiento que fue aprobado por el Banco Central y por el Ministerio de Hacienda en oficio STAP-2615-2012 fechado el 10-12-12. Los equipos son los siguientes una grúa portica, una lancha, un reachstacker, siete cabezales y quince carretas. En octubre se estrenaran dos lanchas mientras que los carteles del reachstacker, cabezales y carretas se encuentran objetados ante la Contraloría General de la Republica. Se está gestionando con el Banco Nacional un

crédito por 12 millones de dólares para la compra de la grúa portica de contado, por falta de interesados en financiar el 100%.”

Para la meta “Construir 80 puentes de la red vial nacional” la rectoría explica que las razones que incidieron en el atraso son: “Esta meta se encuentra en un atraso crítico debido a los faltantes de insumo necesario para la construcción de los puentes tales como son los pilotes, contar con los permisos necesarios para la tala de árboles a los alrededores de los puentes a sustituir o construir, además de resolver problemas a lo interno que no permiten dar inicio previo a los proyectos por no contar con los estudio de suelos, geotécnicos y de diseño de la subestructura, entre otros.”

Según la rectoría los posibles efectos del atraso de la meta anual sobre la población beneficiaria son “La transitabilidad de la población en las Rutas Nacionales.”

Algunas acciones y recomendaciones para garantizar el cumplimiento de la meta anual que apunta la rectoría son “de solventar los inconvenientes presentados especialmente sobre la adquisición de pilotes se podría reactivar el paquete de puentes menores y lograr para el 2014 alcanzar la meta definida en el PND.”

Para la meta “Construcción del 100% de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría” la rectoría explica que las razones que incidieron en el atraso son: “Es necesario replantear la meta establecida para el año 2013, por cuanto fue propuesta en julio del 2012. Para ese período se tenía previsto la conclusión del proceso licitatorio para el proyecto del Hangar COOPESA, sin embargo dicha licitación se declaró sin efecto por parte del CETAC. Para diciembre del 2012 nuevamente se promovió la licitación con los cambios técnicos y la estimación presupuestaria aprobada por el CETAC, por tanto el cronograma de actividades presento diferencias en la línea base del proyecto generando retrasos en la programación y por consiguiente el no cumplimiento de la meta establecida. Para este período del 2013 se concluirá la etapa licitatoria y se estima para 2014 iniciar la ejecución de obra.”

Según la rectoría los posibles efectos del atraso de la meta anual sobre la población beneficiaria son “que incide en los costos operativos del Gestor del Aeropuerto ya que se ve afectada la programación establecida.”

Algunas acciones y recomendaciones para garantizar el cumplimiento de la meta anual que apunta la rectoría son “Para el mes de agosto se cumple con el proceso de negociación y contrato, y para este segundo semestre se estima cumplir con el 12% de ejecución de obra.”

Para la meta “100% de la implementación de los corredores Pavas, Escazú y Desamparados”, el sector indica que “se ha solicitado a la Junta Directiva del CTP el apoyo para el avance de este proyecto sin obtener una posición clara, por parte del Despacho del señor Viceministro de ese momento Rodrigo Rivera y por medio del BID se contrató a la empresa EPYPSA para que presente una propuesta de sectorización para los nueve sectores.”

Las siguientes metas reportan un avance acumulado de periodo que incluye la línea base:

- Avanzar un 70% en el proyecto Bernardo Soto – Sifón. (incluye 5% de línea base)
- 100% DEL PROYECTO Sifón – La Abundancia. incluye 40% de línea base)
- Construcción del 100% de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. (incluye 20% de línea base)

La meta “100% del Proyecto Sifón – La Abundancia” no presenta avance en el I semestre y guarda correspondencia con el proyecto prioritario de la Administración Chinchilla: 9.2.000571 Construcción de la carretera a San Carlos, Sifón – Ciudad Quesada (La Abundancia), cuya ejecución le compete a CONAVI.

**Cuadro 5**  
**Sector Transportes**  
**COSTA RICA: Metas anuales de acciones estratégicas programadas para el segundo semestre, el avance acumulado del período y su pendiente de cumplimiento al 2014.**

**Primer semestre 2013**

Metas 2011-2014	Meta Anual 2013			Línea base Meta del período	Avance Acumulado de La Meta del Período			
	Programado 2013	Avance al I Semestre 2013			Avance Acumulado (2011+2012+ I Semestre 2013)		Pendiente al 2014	
		Absoluto	%		Absoluto	%	Absoluto	%
Conservar y mejorar 442 kilómetros de caminos de la Red Vial Cantonal del país por medio del Programa Red Vial Cantonal MOPT/BID (MOPT)	150	0	0	0	0	0	442	100
Disminuir en 6,28% la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes. (CONAVI, COSEVI, CTP, MOPT)	1,71	0	0	12,66	0	0	6,28	100

**Fuente:** MIDEPLAN elaboración propia con datos suministrados por el Sector Transportes al 30 de junio, 2013.

La primera meta, se incluyó en el PND 2011-2014 a finales del I semestre, por lo que su ejecución se dará en el II semestre.

La rectoría informa que “la meta referente a la tasa de mortalidad no puede ser medida en forma semestral, dado que la información base para su determinación se genera en forma anual. Sin embargo, según datos generales relacionados con la mortalidad por accidentes de tránsito entre el primer semestre del 2012 y 2013, refiriéndose a las muertes en el sitio por tránsito en rutas nacionales; se observan disminuciones en lo transcurrido de este año respecto al anterior, puntualmente se destaca el fallecimiento en el sitio de 40 personas menos, pasando de 178 a 138.”

### 3.9.3 Verificación de resultados a diciembre 2012



MIDEPLAN con base en los lineamientos y las responsabilidades asignadas en el marco del SINE implementó a nivel piloto la verificación del grado de avance y cumplimiento de las metas sectoriales y de acciones estratégicas del Plan Nacional de Desarrollo, como fase final del proceso de seguimiento realizado al 31 de diciembre de 2012. Para ello, en el Sector Transportes se seleccionó la meta sectorial “Mantener el porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al PIB nominal en al menos 2% anual, durante el periodo 2011-2014” y las metas de acción estratégica “Construir 80 puentes de la red vial nacional”, “conservar 4.250 km. De la Red Vial Nacional durante cada año de vigencia del plan” y “120 cauces de ríos de alto riesgo con obras de protección”.

En el Sector Transporte se verifica la información reportada al 31 de diciembre de 2012, mediante oficio DMOPT-0302-2013, firmado por el Ministro Rector en relación con las metas seleccionadas y se confirma la consistencia en los datos del nivel de avance y cumplimiento de metas del PND ejecutadas.

### 3.9.4 Seguimiento a las acciones de mejora de las metas de las acciones estratégicas del período clasificadas con atraso crítico al 31 diciembre de 2012

A principios del año en curso, MIDEPLAN solicitó a las Rectorías un plan de mejora para aquellas metas del PND vigente, que a diciembre de 2012 fueron clasificadas con atraso crítico. A continuación se presenta el resultado de dicho plan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 6**  
**Sector Turismo**  
**COSTA RICA: Resultado de las acciones de mejora a las metas de las acciones estratégicas clasificadas con atraso crítico en el 2012**

Meta del Período clasificada con Atraso Crítico al 31 de diciembre de 2012	Resultado al 31 de diciembre de 2012		Acciones de Mejora propuestas por la Rectoría en el 2013 para superar el atraso	Resultado de las Acciones de Mejora realizadas al 30 de junio de 2013 según el Plan de Mejora
	Absoluto	%		
Meta: Avanzar un 70% en el proyecto Bernardo Soto – Sifón: (Pre inversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Ejecución de obra 60%).	8	11,43	Se solicitará criterio técnico al LANAMME sobre la escogencia de la mejor alternativa de diseño, dado que actualmente se presentaron esas opciones por parte de las comunidades involucradas en el proyecto. Una vez que se cuente con dicho dictamen se procederá con la contratación del estudio de factibilidad que contemplará aspectos legales, económicos, financieros, ambientales, etc.  2-Se estarán realizando las gestiones administrativas necesarias para reforzar	Se analiza cuál de las opciones es más viable y se está buscando opciones de financiamiento.

Meta del Período clasificada con Atraso Crítico al 31 de diciembre de 2012	Resultado al 31 de diciembre de 2012		Acciones de Mejora propuestas por la Rectoría en el 2013 para superar el atraso	Resultado de las Acciones de Mejora realizadas al 30 de junio de 2013 según el Plan de Mejora
	Absoluto	%		
			con recurso humano la unidad ejecutora del proyecto, con el propósito de agilizar el desarrollo del proyecto.	
Meta: 100% del proyecto La Abundancia-Ciudad Quesada: (Pre inversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Ejecución de obra 60%)	10	10	Se continuará reforzando el Departamento de Administración de Bienes Inmuebles (DABI), dotándolo de recurso humano adicional y equipo de transporte, con el objetivo de que desarrollen más eficientemente los procesos de expropiación requeridos en ambos proyectos que se encuentran en preparaciones para su ejecución.	El proyecto se encuentra en la etapa del proceso licitatorio se está a la espera de la recepción de ofertas y se estima que en diciembre se estará iniciando la etapa de ejecución.
Meta: 100% del proyecto Pozuelo-Jardines del Recuerdo: (Pre inversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Ejecución de obra 60%)	17	17	Se continuará reforzando el Departamento de Administración de Bienes Inmuebles (DABI), dotándolo de recurso humano adicional y equipo de transporte, con el objetivo de que desarrollen más eficientemente los procesos de expropiación requeridos en ambos proyectos que se encuentran en preparaciones para su ejecución.	Se cuenta con los estudios hidráulicos, se trabaja en la revisión de la geometría del proyecto. El proceso para la adquisición del derecho de vía tiene un 73% de las propiedades a nombre del estado 48 propiedades en total. Ya cuenta con el cartel desde el 2012 y este año se inició con el proceso publicando y se está en la espera de recibir las ofertas.
Meta: 100% en la implementación de los corredores Pavas, Escazú y Desamparados	2,7	2,7	Se estará realizando un taller de trabajo con instituciones colaboradoras con el sector transporte y funcionarios de alto nivel, con el propósito de priorizar actividades para que al cierre del período del plan se encuentren en operación al menos dos sectores de transporte masivo de pasajeros. Se elaborará un cronograma de actividades	No presentan información

Meta del Período clasificada con Atraso Crítico al 31 de diciembre de 2012	Resultado al 31 de diciembre de 2012		Acciones de Mejora propuestas por la Rectoría en el 2013 para superar el atraso	Resultado de las Acciones de Mejora realizadas al 30 de junio de 2013 según el Plan de Mejora
	Absoluto	%		
			detallando puntualmente las diferentes etapas que se deberán ejecutar.	
Disminuir en 6.28% la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por 100 mil habitantes, al final del periodo 2011-2014	13,82	7,42	En cuanto a la meta de disminuir en un 1% la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito por cien mil habitantes, por medio de la aplicación de una estrategia de intervención en siete cantones de riesgo, que representan el 35.30% de las víctimas totales de accidentes de tránsito, se propone como acciones y recomendaciones para tratar de lograr dicha disminución, retomar nuevamente en coordinación con la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, las reuniones de coordinación de los proyectos prioritarios a desarrollar en cada tramo de alto riesgo.	No presentan información
Disminuir en 8 horas (40%) el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moín.	0	0	<p>1. Continuar con la planificación, programación y coordinación con los clientes para elaborar un programa semanal que contemple la atención de las naves con la capacidad instalada existente al cierre del año 2012.</p> <p>2. Ampliación de espacios en pantalla de atraque impulsando la construcción del puesto 5-7. Con este fin, en el Alcance Digital N° 67 a La Gaceta 71 del 15 abril 2013, se publica la ley No.9127 que autoriza al Poder Ejecutivo para suscribir un contrato de préstamo para el financiamiento de la modernización de</p>	<p>1. Continuar con la planificación, programación y coordinación con los clientes para elaborar un programa semanal que contemple la atención de las naves con la capacidad instalada existente al 30 junio del año 2013.</p> <p>2. El Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) ya aprobó el crédito por los \$55 millones para las construcciones del puesto 5-7, el cual se espera licitar a final de año una vez que se obtenga la viabilidad ambiental.</p> <p>3. En el mes de octubre estaremos estrenando dos lanchas piloto cuyo valor conjunto es de 2 millones de dólares, la licitación para compra de carretas y</p>

Meta del Período clasificada con Atraso Crítico al 31 de diciembre de 2012	Resultado al 31 de diciembre de 2012		Acciones de Mejora propuestas por la Rectoría en el 2013 para superar el atraso	Resultado de las Acciones de Mejora realizadas al 30 de junio de 2013 según el Plan de Mejora
	Absoluto	%		
			<p>infraestructura de Puerto Moín “Gastón Kogan”.</p> <p>3. Asimismo para el equipamiento portuario se realiza el proceso de contratación para la adquisición por medio de financiamiento que fue aprobado por el Banco Central y por el Ministerio de Hacienda en oficio STAP-2615-2012 fechado el 10-12-12. Los equipos son los siguientes una grúa portica, una lancha, un reachstacker, siete cabezales y quince carretas.</p> <p>En lo que corresponde a la Grúa en los próximos días se realizará la apertura de una nueva licitación ya que la primera resultado infructuosa.</p>	<p>cabezales en este momento se encuentra apelada ante la Contraloría General de Republica. Igualmente se encuentra objetado el cartel ante dicha Contraloría para la compra del apilador de contenedores (reachstacker). Estamos haciendo gestiones con el Banco Nacional para obtener un crédito por 12 millones de dólares para comprar la grúa portica de contado y no financiada, como se intentó en 2 ocasiones anteriores, por falta de interesados en financiar el 100% de esa inversión.</p>

Fuente: MIDEPLAN elaboración propia con datos suministrados por el Sector Turismo al 30 de junio, 2013.

La meta “100% del proyecto La Abundancia-Ciudad Quesada”, según la rectoría, presentan avance satisfactorio en este primer semestre.

### 3.9.5 Análisis de ejecución presupuestaria de metas anuales de las acciones estratégicas al 30 de junio de 2013

El análisis presupuestario que se presenta a continuación tiene la particularidad de que el presupuesto estimado no se establece mediante una metodología específica de coste unitario por meta, el presupuesto responde a “programas presupuestarios” y no por metas del PND. Además, la estimación se hace con un año de antelación y no se ajusta al presupuesto real asignado a cada una de las metas. Por lo tanto, los datos acerca de la relación entre el presupuesto programado y ejecutado son aproximados y no reflejan la ejecución presupuestaria real del Sector.

El Sector Transportes estimó un presupuesto total de ¢ 306.696,73 millones para cumplir con las 22 metas anuales programadas. Al respecto, al primer semestre del año se ejecutó ¢74.581,02 millones, lo cual representa un 24,31%.

Si en el análisis anterior se excluye el presupuesto estimado de las metas “programadas para el segundo semestre” (¢27.397,93 millones), la ejecución presupuestaria asciende al 26,7%.

La meta anual “disminuir en 1,71% la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito”, aunque el sector la programa para el segundo semestre, se reportan gastos debido a que se ejecutan acciones para el cumplimiento de la meta que requieren la movilización de recursos económicos en ambos semestres del año.

Por otro lado, la meta “100% del proyecto Terminal Granelera de Puerto Caldera”, presenta la mayor ejecución presupuestaria (65,69%), ya que el sector ejecutó al primer semestre ¢5.025,81 millones de los ¢7.650 millones estimados. Esta cifra resulta desproporcionada, en comparación con el avance reportado por el Sector para la meta (18% de avance).

El sector no presenta dato de ejecución presupuestaria en las siguientes metas:

- 100% del proyecto La Abundancia – Ciudad Quesada.
- 100% del proyecto Pozuelo – Jardines del Recuerdo.
- Rehabilitar el tramo ferroviario Heredia – Alajuela (12 km) y su conectividad al sistema de transporte ferroviario de personas.
- Rehabilitar el tramo ferroviario Cartago – San José (23 km) y su conectividad al sistema de transporte ferroviario de personas.

En relación con lo anterior, la rectoría presenta las siguientes justificaciones:

- Debido a que no se tiene una contabilidad de costos, no se puede establecer el presupuesto relacionado al avance relacionado a la preinversión y proceso licitatorio asociado a este proyecto.
- La información presupuestaria no pudo ser proporcionada por los responsables, dado que los reportes diarios de actividad han tenido que devolverse para su respectiva corrección.
- La estimación de recurso no pudo ser proporcionada por los responsables, debido a que se desconoce el costo por km del tramo. Durante este semestre también se realizaron pruebas de distancia y funcionamiento de equipos.

Las metas “100% del proyecto Rotonda Paso Ancho” y “100% del proyecto rehabilitación del Puerto Golfito”, presentan un avance de 42,1% y 52,2% en el semestre respectivamente, sin embargo no reportan ejecución presupuestaria alguna.

La meta “Reconstrucción del 100% de la Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, presenta un avance de 76,62% con una ejecución presupuestaria de solamente 1,35%.

### **3.9.6 Análisis sobre el avance de las metas anuales institucionales 2013**

El Sector Transporte programó 36 metas institucionales para contribuir al logro de las metas anuales de las acciones estratégicas del PND, cuyos resultados se reflejan en el siguiente cuadro:

**Cuadro 7**  
**Sector Transportes**  
**Costa Rica: Avance de Metas por Institución**  
**Primer Semestre 2013**

Instituciones	Total de metas programadas 2013	Avance Satisfactorio	Necesidad de Mejorar	Atraso Crítico	Meta Programada al 30 de Junio del Semestre	Presupuesto programado (millones ₡)	Presupuesto ejecutado (millones ₡)	% Ejecución presupuestaria
COSEVI	2	0	0	1	1	16.507,22	0,00	0,00
CTP	2	0	1	1	0	115,00	0,00	0,00
CNC	1	1	0	0	0	2.513,15	913,26	36,34
CONAVI	9	4	1	4	0	190.394,03	43.863,56	23,04
DGAC	2	1	0	1	0	10.453,48	129,0	1,23
INCOFER	2	1	1	0	0	8.057,06	0,00	0,00
INCOP	2	2	0	0	0	7.873,2	5.025,81	63,83
JAPDEVA	1	0	0	1	0	28.018,0	16.682,92	59,54
MOPT	15	5	8	1	1	42.765,59	7.966,47	17,0
<b>TOTAL</b>	<b>36</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>306.696,73</b>	<b>74.581,02</b>	<b>24,31</b>

FUENTE: MIDEPLAN Elaboración propia con datos suministrados por el Sector Transportes al 30 de Junio, 2013.

El CONAVI constituye la institución con el mayor monto presupuestario programado (¢190.394,03 millones). Al primer semestre ejecutó ¢43.863,56 millones lo cual representa el 23,04% de ejecución presupuestaria. Cabe mencionar que esta institución tiene a su cargo nueve metas, de las cuales cuatro fueron clasificadas bajo la categoría de atraso crítico por la Rectoría.

El MOPT es la institución con más cantidad de metas a ejecutar, 15 en total, de las cuales solamente una se encuentra en la clasificación de atraso crítico, para lo cual han ejecutado el 17% del presupuesto programado para el 2013.

El CTP, COSEVI y el INCOFER programaron dos metas, sin embargo la ejecución presupuestaria es cero.

Después de las tres instituciones antes mencionadas que no ejecutaron presupuesto, la Dirección General de Aviación Civil presenta la menor erogación presupuestaria alcanzando el 1,23%.

El 67% de las metas programadas por el sector son responsabilidad del MOPT y de COSEVI, el cuadro anterior presenta el detalle.

El MOPT y el COSEVI son las únicas instituciones que programaron metas para el segundo semestre, por lo que debe darse un mayor esfuerzo para alcanzar las metas.

El 25% de las metas programadas por el sector presentan atraso crítico, las instituciones responsables de dichas metas son COSEVI, CTP, CONAVI, DGAC, JAPDEVA y MOPT.

### **3.9.7 Conclusiones**

El Sector Transportes programó para el año en curso 22 de las 27 metas de las acciones estratégicas establecidas en el PND 2011-2014. De esas 22 metas anuales programadas, se ejecutaron 20 metas en el primer semestre.

La meta “100% del proyecto La Abundancia-Ciudad Quesada”, que presentó atraso crítico en el 2012, según la rectoría, presentan avance satisfactorio en este primer semestre.

De las 36 metas institucionales del Sector Transportes programadas para el 2013, el 5,5% están programadas para el segundo semestre, mientras que un 25% no presentó avance.

Si se toma en consideración las 20 metas de acciones estratégicas ejecutadas al corte del 30 de junio, se concluye que el avance promedio del sector durante el primer semestre es de un 34,79%.

Al primer semestre el sector clasifica en la categoría de avance satisfactorio, nueve de las metas programadas, las cuales representan un 40,9%.

Con relación al desempeño presupuestario al primer semestre del año en curso, el sector dispuso del 24,31% del presupuesto total estimado, pues ejecutó ¢74.581,02 millones de los ¢306.396,73 millones programados. Si se excluye la estimación presupuestaria de las metas programadas al segundo semestre que no reportan algún grado de ejecución económica, la ejecución presupuestaria del sector asciende al 26,7%.

La meta de periodo “Rehabilitar el tramo ferroviario Cartago – San José (23 Km) y su conectividad al Sistema de Transporte Ferroviario de Personas”, se cumplió al terminar los dos kilómetros pendientes del 2012.

### **3.9.8 Recomendaciones**

En relación con las metas anuales clasificadas en las categorías necesidad de mejorar y atraso crítico se sugiere al Sector establecer medidas correctivas que permitan potencializar las oportunidades de mejora para alcanzar un mayor grado de avance en los meses que restan del año.

Debido a que la ejecución del 9,09% de las metas fue programada para el segundo semestre, se recomienda a la Rectoría realizar un debido seguimiento para su cumplimiento efectivo, esto influye no solo el nivel de cumplimiento de la meta anual sino también el aporte para las metas del período 2011-2014.

En materia presupuestaria es aconsejable que el sector realice los esfuerzos necesarios para presentar la información presupuestaria, información ineludible requerida para los análisis respectivos.

Se recomienda al Sector, dar seguimiento al cumplimiento de los planes de mejora elaborados para las metas anuales que presentan atraso crítico, con el fin de mejorar su desempeño.

En cuanto a las tres metas de período que no fueron programadas, se recarga su ejecución para el último año, se recomienda a la Rectoría, velar porque los compromisos adquiridos en el PND se programen anualmente, a efectos de conocer su evolución o progreso.

A finales del primer semestre se incluyeron dos metas nuevas al PND 2011-2014, una fue programada para el segundo semestre, mientras que la otra se programará en el 2014, se recomienda al sector darle seguimiento al avance de estas metas en tanto se dispone de menos tiempo para su cumplimiento.

Finalmente, se recuerda que la Rectoría es la responsable de la programación sectorial y el seguimiento, en consecuencia debe garantizar que la información contenida en la programación de las instituciones ejecutoras cumpla con los requerimientos de los lineamientos técnicos y metodológicos vigentes en materia de programación y seguimiento. Asimismo, debe velar por la calidad de la información, su consistencia y su presentación en los plazos establecidos por la normativa legal vigente.



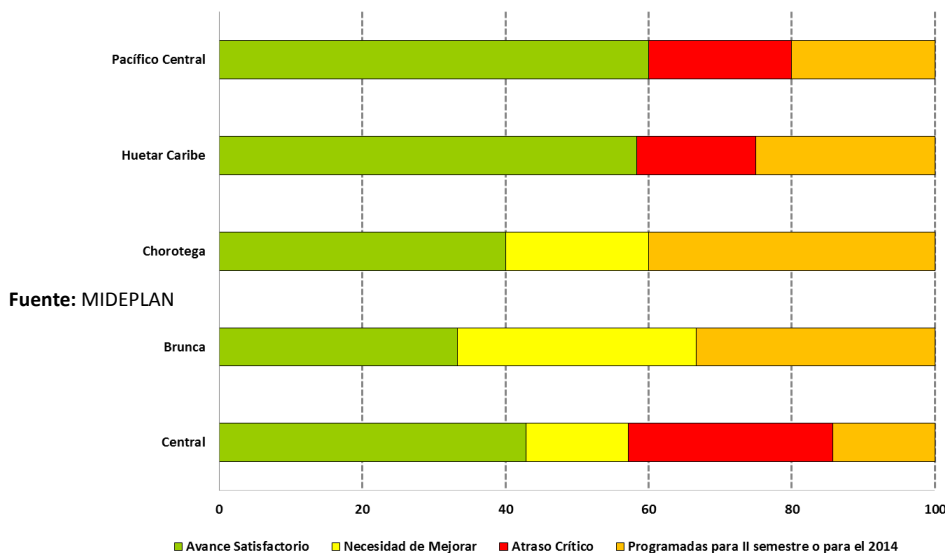
## IV. APARTADO REGIONAL

### Análisis General

Esta sección describe el avance de las metas de acción estratégica desagregadas regionalmente en el PND 2011-2014, específicamente, las ubicadas en el Anexo “*Metas Regionales*”; dichas metas se distribuyen en los sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones; Educativo; Transporte; Ordenamiento Territorial y Vivienda; Trabajo y Cultura.

Del total de 48 metas incluidas en el Anexo “*Metas Regionales*” se logró analizar un total de 34 metas incluidas en las MAPSISIS de cada Sector, para las cuales se contó con información en la “*Meta anual programada*” y en las casillas correspondientes al “*Avance al primer semestre*” (absoluto, porcentual, clasificación y presupuesto) incluidas las metas que fueron programadas para el segundo semestre y el año 2014; a tres metas se les realiza un análisis especial por particularidades específicas que presentan, nueve metas fueron eliminadas para el período (Sector Cultura y Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones), y dos metas ya fueron cumplidas en las regiones Central y Brunca, correspondiente a los sectores Transporte y trabajo respectivamente.

**Gráfico 3**  
**Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Región, según categorías de clasificación I semestre 2013 (porcentuales)**



Para las 34 metas analizadas, la Región que registra la mayor cantidad de metas es la Huetar Caribe con un total de 12 metas, lo que representa un 35,3%; caso contrario la Región Huetar Norte cuenta con un total de 2 metas, lo que equivale a 5,9% del total de metas de acciones estratégicas desagregadas regionalmente. (Ver cuadro siguiente)

De las 34 metas analizadas, 16 casos muestran resultados con *“Avance Satisfactorio”* lo que equivale a un 47,0%; dentro de esta clasificación, la Región Huetar Atlántica aportó un total de 7 metas lo que equivale a un 43,7%, principalmente en el Sector Educación.

El otro grupo con mayor peso porcentual, lo representan las metas con *“Atraso Crítico”* al mostrar un 11,76% (cinco metas), las Regiones Huetar Caribe y la Central registran la mayor cantidad, dos metas cada una, correspondientes a los sectores Trabajo y Transportes; la Pacífico Central presenta una en esta categoría.

Tres metas mostraron *“Necesidad de Mejorar”* del total de las 34 metas analizadas en el PND 2011-2014, lo que equivale a 8,8%, distribuidas en las Regiones Central, Brunca y Chorotega, en los sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones y Transporte; además 10 metas se caracterizan porque se ejecutarán en el segundo semestre del 2013 o se programaran para ejecutarse en el 2014, lo cual representa un porcentaje del 30,3%, siendo la Región Huetar Caribe en el Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones la que más presenta esta condición.

El proceso incluye también un análisis que parte de la aplicación a nivel del área de Planificación Regional de un Plan Piloto en 12 metas de acción estratégica, en las cuales los sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones; Salud; Bienestar Social y Productivo (Rectoría MEIC) informan avance en las mismas. Los Sectores citados que fueron seleccionados en el Plan Piloto y para la aplicación del proceso de desconcentración en el Sistema Informático Delphos.net versión 5.1, estos sectores como constante han informado datos en programación, avance y seguimiento por dos años consecutivos (2011-2012), datos que permiten un análisis del comportamiento en el tiempo de esas metas para el periodo del PND 2011-2014.

**Cuadro 8**  
**Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Región y Sector, según categorías de clasificación**  
**I semestre 2013**  
**(absolutos y porcentuales)**

Región	Sector	Total de metas por periodo	Clasificación de metas según categorías							
			Avance Satisfactorio		Necesidad de Mejorar		Atraso Crítico		Programadas para II semestre o para el 2014	
			Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje	Absoluto	Porcentaje
Central	Total	7	3	42.9	1	14.3	2	28.6	1	14.3
	Transporte	5	1	20.0	1	20.0	2	40.0	1	20.0
	Cultura	1	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	Ordenamiento Territorial y Vivienda	1	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Brunca	Total	3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	1	33.3
	Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	1	33.3
Chorotega	Total	5	2	40.0	1	20.0	0	0.0	2	40.0
	Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	3	1	33.3	1	33.3	0	0.0	1	33.3
	Transporte	1	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0
	Ordenamiento Territorial y Vivienda	1	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
Huetar Caribe	Total	12	7	58.3	0	0.0	2	16.7	3	25.0
	Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	4	1	25.0	0	0.0	0	0.0	3	75.0
	Educación	5	5	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	Trabajo	1	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0
	Transporte	2	1	50.0	0	0.0	1	50.0	0	0.0
Huetar Norte	Total	2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0
	Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	2	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0
Pacífico Central	Total	5	3	60.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0
	Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	2	1	50.0	0	0.0	0	0.0	1	50.0
	Transporte	2	2	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	Trabajo	1	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0

Fuente: MIDEPLAN.

## Análisis para las metas del Anexo por Región

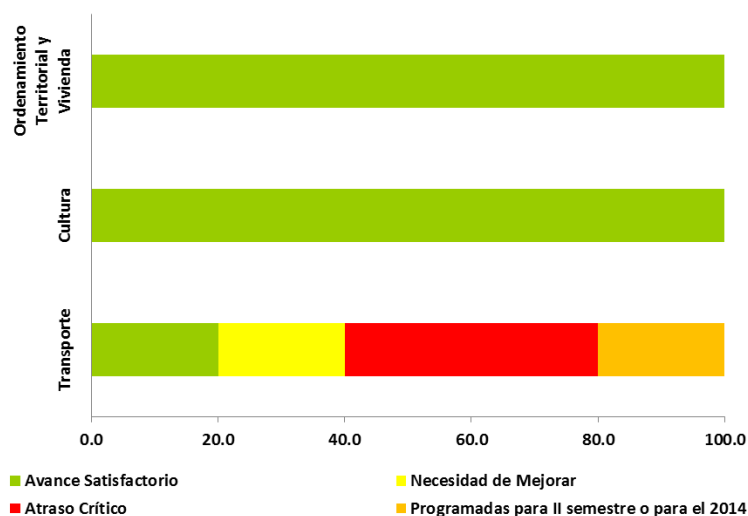
El presente apartado es el análisis de seguimiento para las metas de acciones estratégicas desagregadas por Región en el PND 2011-2014, en cada una de las Regiones de Planificación establecidas según el Decreto 16068-Plan y sus reformas (Decretos 18.423-Plan y 17.299-Plan).

### Región Central

El informe de avance al 30 de junio 2013 analiza siete metas para la Región Central: cinco en el Sector Transportes, una de Ordenamiento Territorial y Vivienda y una en cultura. Según la información suministrada por las Rectorías en la MAPSESI, la situación de las mismas es la siguiente:

- La meta “9.1.1.5.1.1 Reconstrucción del 100% de la Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría”, reporta un “Avance satisfactorio” de 76,63%, lo que representa un avance en este sector y se recuperan los plazos y el atraso crítico presentado en junio del 2012.
- Las metas “9.1.1.5.1.2 Construcción del 100% de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría” presenta “atraso crítico”, “según el sector una vez analizadas las ofertas se determinó que el contenido presupuestario es insuficiente para cubrir la totalidad del contrato., por lo anterior la Dirección General de Aviación Civil se encuentra realizando las gestiones necesarias para contar con el contenido presupuestario requerido, incluyendo los gastos adicionales asociados al proyecto”.
- La meta “9.1.1.8.1.1 Rehabilitar el tramo ferroviario Heredia - Alajuela (12 Km) y su conectividad al sistema de transporte ferroviario de personas” presenta “Necesidad de mejorar”.
- La meta “14.1.1.2.1.2 Revisar, evaluar y aprobar el 100% de los planes reguladores del GAM, que sean presentados por las respectivas municipalidades y que cumplan con los requisitos establecidos” del Sector Ordenamiento Territorial y Vivienda, presentan “Avance Satisfactorio” con un 100%.
- La meta “5.0.0.3.1.3 Financiar 260 proyectos presentados por los Comités Cantonales de la Persona Joven” del sector Cultura también presenta “Avance Satisfactorio”. Es importante mencionar que para la región Central se programan 65 y se cumplen con nueve, sin embargo el sector indica que este cumplimiento es satisfactorio.
- La meta “9.1.1.9.1.2 100% en la implementación de los corredores Pavas, Escazú y Desamparados” del Sector Transportes, se encuentran en “atraso crítico”, según indica el sector en las observaciones incorporadas en la MAPSESI “Se ha solicitado a la Junta Directiva del CTP el apoyo para el avance de este proyecto sin obtener una posición clara, por parte del Despacho del señor Viceministro de ese momento Rodrigo Rivera y por medio del BID se contrató a la empresa EPYPSA para que presente una propuesta de sectorización para los 9 sectores”.

**Gráfico 4**  
**Región Central: Distribución de las metas de las acciones estratégicas según categorías de clasificación**  
**I semestre 2013**



Fuente: MIDEPLAN.

## Conclusiones

- Del total las metas para la Región Central, una meta del Sector Transportes presentan programación para el segundo semestre del 2013, cinco metas si fueron programadas para este semestre.
- Las dos metas presentadas con avance satisfactorio del Sector Transporte están cumplidas al primer semestre del 2013.

## Recomendaciones

- Revisar las diferentes metas planteadas y su respectiva programación en el Sector Transporte, con el fin de solventar los inconvenientes y retrasos que se presentaron en este primer semestre en dos de sus metas.

**Cuadro 9**  
**Región Central: Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Sector**  
**I semestre 2013**  
**(absolutos)**

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
<b>Ordenamiento Territorial</b>	14.1.1.2.1.2 Revisar, evaluar y aprobar el 100% de los planes reguladores del GAM, que sean presentados por las respectivas municipalidades y que cumpla	100	100	Avance Satisfactorio
<b>Transporte</b>	9.1.1.5.1.1 Reconstrucción del 100% de la Plataforma Remota en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. (Ver comentario)	31.32	24	Avance Satisfactorio
	9.1.1.5.1.2 Construcción del 100% de calle de rodaje y plataforma para la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	12.2	0	Atraso Crítico
	9.1.1.8.1.1 Rehabilitar el tramo ferroviario Heredia - Alajuela (12 Km) y su conectividad al sistema de transporte ferroviario de personas.	11	0	Necesidad de Mejora
	9.1.1.9.1.2 100% en la implementación de los corredores Pavas, Escazú y Desamparados	9.3	0	Atraso Crítico
	9.1.1.9.1.1 100% en la implementación de siete Rutas de Interconexión.	Meta programada II Semestre		
<b>Cultura</b>	5.0.0.3.1.3 Financiar 260 proyectos presentados por los Comités Cantonales de la Persona Joven.	65	9	Avance Satisfactorio

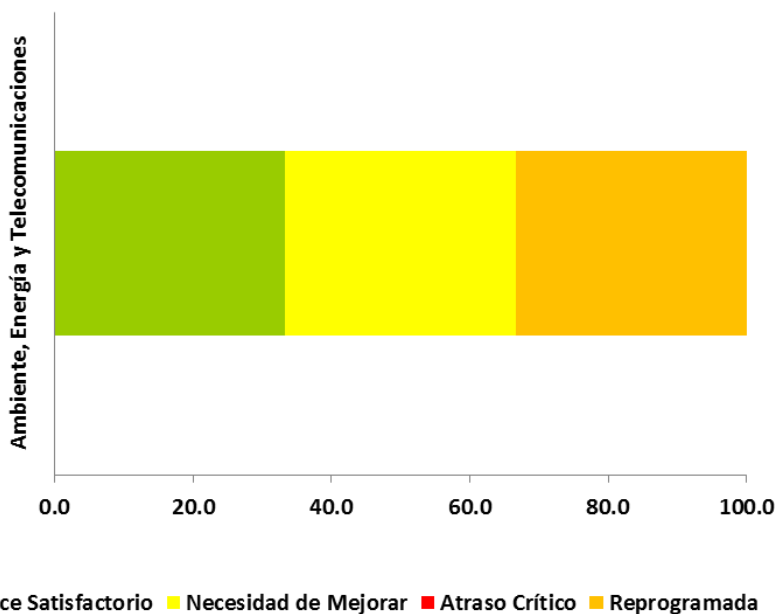
## Región Brunca

La Región Brunca registra en el anexo "Metas regionales" del PND 2011-2014 seis metas para los Sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, Trabajo y Cultura. En el informe de avance al 30 de junio 2013, de acuerdo a lo programado se analizan tres metas, que corresponden al Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones. Según la información suministrada en la MAPSESI, la situación de las mismas es la siguiente:

- La meta "13.1.0.7.2.2 Construir 482 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a electricidad", presenta un avance satisfactorio con un 63,0 % de cumplimiento.
- La meta "13.1.0.7.2.3 Instalación de 550 Unidades soluciones de electrificación rural solar." Presenta "necesidad de mejorar" con un 34,0%.

- La meta "13.1.0.7.2.1 Fortalecer la Comisión Técnica para el Manejo y Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Grande de Térraba" (PROTERRABA), mediante tres iniciativas" fue programada para el segundo semestre del 2013.

**Gráfico 5**  
**Región Brunca: Distribución de las metas de las acciones estratégicas según categorías de clasificación**  
**I semestre 2013**



Fuente: MIDEPLAN

### Conclusiones

- En términos generales para la Región Brunca, la mayor parte de las metas programadas para el primer semestre muestran un "Necesidad de Mejorar", siendo la Región que ha venido cumpliendo satisfactoriamente lo programado al 2013.

**Cuadro 10**  
**Región Brunca: Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Sector**  
**I semestre 2013**  
**(absolutos)**

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	13.1.0.7.2.1 Fortalecer la Comisión Técnica para el Manejo y Desarrollo Integral de la Cuenca del Río Grande de Térraba" (PROTERRABA), mediante		Meta programada II Semestre	

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
	tres iniciativas.			
	13.1.0.7.2.2 Construir 482 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a la electricidad.	63	40	Avance Satisfactorio
	13.1.0.7.2.3 Instalación de 685 unidades soluciones electrificación rural solar.	216	74	Necesidad de Mejorar

Fuente: MIDEPLAN.

## Región Chorotega

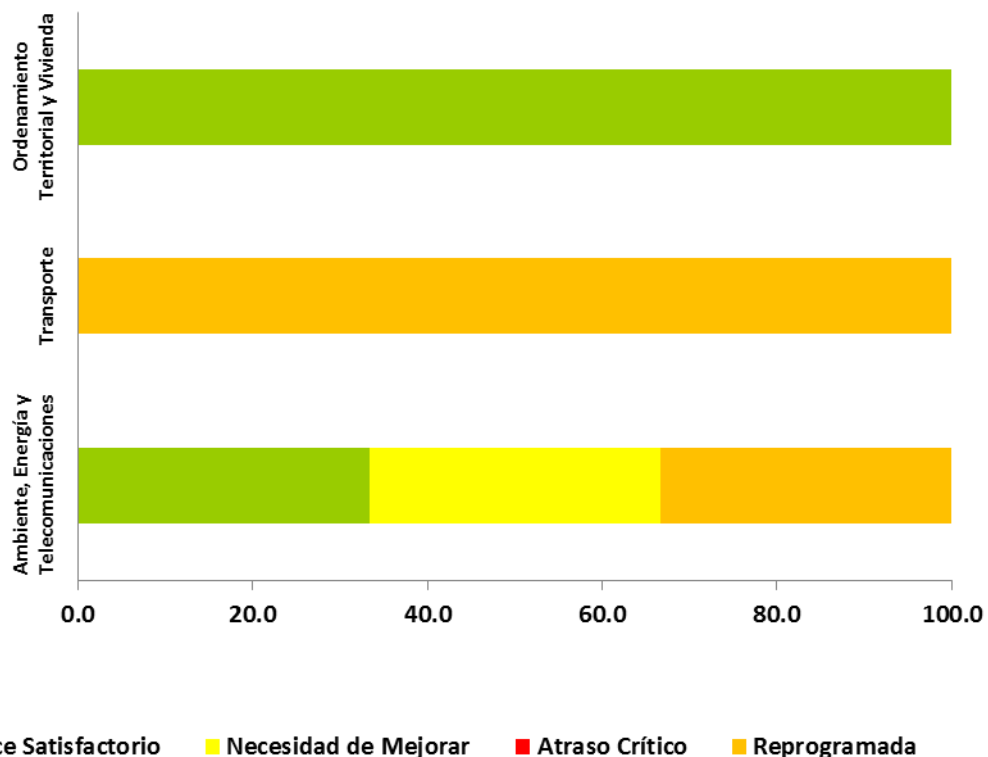
En el PND, la Región Chorotega en el anexo “Metas regionales” cuenta con seis metas para el período 2011-2014, distribuidas en los Sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, Ordenamiento Territorial y Vivienda, Transportes y Cultura. Para el informe de avance al 30 de junio 2013, con la información suministrada en las MAPSESI se analizan cinco metas para la Región que corresponden tres al sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, una a Ordenamiento Territorial y Vivienda y una en Transportes. Según la información suministrada en la MAPSESI, la situación de las mismas es la siguiente:

- La meta “14.1.1.2.1.3 Revisar, evaluar y aprobar el 100% de los planes reguladores de la Región Chorotega, que sean presentados por las respectivas municipalidades y que cumplan con los requisitos establecidos”, reporta un “Avance Satisfactorio”. Según información suministrada por el Sector, el avance corresponde a las fases intermedias de revisión y evaluación, sin contar a la fecha con la aprobación de planes, lo que compromete el cumplimiento de esta meta en el plazo establecido.
- La meta “13.1.0.7.3.2 Construir 475 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a electricidad.”, presenta un 57,0% de avance con respecto a la meta programada para el 2013 (203 kilómetros), con una clasificación de “Avance Satisfactorio”.
- La meta “13.1.0.7.3.3 Instalación de 350 Unidades soluciones de electrificación rural solar.” Presenta un aumento de 70 unidades con respecto a la programación inicial del PND 2011-2014, la cual se encuentra con un “Necesidad de Mejorar” del 27,0%.
- La meta “13.1.0.7.3.1 Realizar tres iniciativas hidrogeológicas de las cuencas prioritarias de la Región Chorotega” no presenta programación en el 2013.
- La meta “9.1.1.5.1.3 Pasar del nivel de servicio de D a B en el año 2014 en la terminal del AIDOQ de acuerdo con las Normas IATA” se encuentra programada para el segundo semestre 2013.



En el Gráfico siguiente se muestran las clasificaciones del avance presentado según las categorías de clasificación para las metas de los sectores, Ordenamiento Territorial y Vivienda y Ambiente, Energía y Telecomunicaciones a junio del 2013.

**Gráfico 6**  
**Región Chorotega: Distribución de las metas de las acciones estratégicas según categorías de clasificación**  
**I semestre 2013**



Fuente: MIDEPLAN

## Conclusiones

- La Región Chorotega mantiene cinco de sus metas en la programación del periodo, con algunas variantes en relación a la programación inicial del PND 2011-2014.

## Recomendaciones

- Dado que son metas de importancia estratégica para la Región Chorotega, se insta al sector con responsabilidad en su ejecución, las mantenga en la programación de lo que resta del periodo hasta concluir la ejecución de las mismas, tal y como lo establece el PND 2011-2014.

**Cuadro 11**  
**Región Chorotega: Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Sector**  
**I semestre 2013**  
**(absolutos)**

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
<b>Ordenamiento Territorial</b>	14.1.1.2.1.3 Revisar, evaluar y aprobar el 100% de los planes reguladores de la Región Chorotega, que sean presentados por las respectivas municipal	100	77	Avance Satisfactorio
<b>Ambiente, Energía y Telecomunicaciones</b>	13.1.0.7.3.1 Realizar tres iniciativas hidrogeológicas de las cuencas prioritarias de la Región Chorotega	Meta programada para el 2014		
	13.1.0.7.3.2 Construir 475 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a la electricidad.	58	33	Avance Satisfactorio
	13.1.0.7.3.3 Instalación de 344 unidades soluciones electrificación rural solar.	101	27	Necesidad de Mejorar
<b>Trasporte</b>	9.1.1.5.1.3 Pasar del nivel de servicio de D a B en el año 2014 en la terminal del AIDOQ de acuerdo con las Normas IATA.	Meta programada II Semestre		

Fuente: MIDEPLAN

## Región Huetar Caribe

La Región Huetar Caribe es una de las que presenta mayor cantidad de metas regionales en el anexo “Metas regionales”, en el PND 2011-2014, cuenta con 15 metas, contempladas en acciones estratégicas de los Sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, Educación, Transporte, Trabajo y Cultura. Para el 2013, 12 metas cuentan con programación anual y corresponden a los Sectores de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, Educación, Trabajo y Transporte, lo que representa que un 35,29% de las metas que benefician la Región.

Según el Cuadro 5, del total de las metas en siete casos se tiene un “Avance Satisfactorio” lo que representa un 58,3%; de las metas programadas, caso contrario se da en dos metas que muestra un “Atraso Crítico” (16,7%) y tres fueron programadas para el Segundo semestre del 2013” (25,0%).

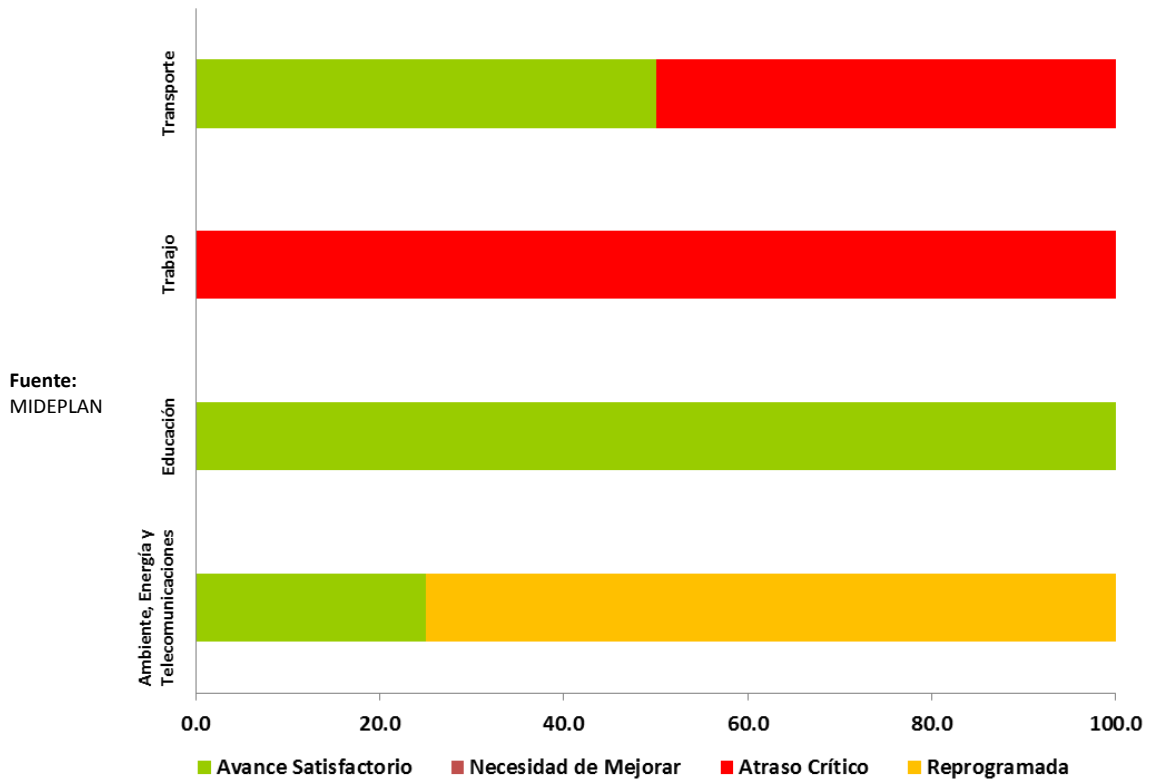
En el Gráfico 4 se observan las clasificaciones de las metas para los diferentes Sectores, el Sector Educación presentó el mayor avance (41,6%), de lo programado mostrando “Avance Satisfactorio” en todos los casos. De las cuatro metas del Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones la metas

“13.1.0.7.5.1 Realizar cuatro iniciativas para la gestión integral de la biodiversidad y el Recurso hídrico de la Región Hueta Atlántica”, “13.1.0.7.5.2 Instalación de 117920 líneas de telefonía fija” y la meta “13.1.0.7.5.3 Instalación de 13554 líneas de internet” fueron “Programada para II semestre 2013” y la meta “13.1.0.7.5.4 Construir 295 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a la electricidad” presenta un “Avance Satisfactorio”.

El Sector Transporte programó la meta “9.1.1.11.1.3 Disminuir en ocho horas (40% el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moin)”, y mantiene un “Atraso Crítico” al igual que el año 2012. En cuanto a la meta “9.1.1.11.1.4 Avanzar un 64% en el proyecto Construcción de la fase II A de la Terminal de Contenedores en Moin 3/: (Preinversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Condiciones precedentes 20%, Ejecución de obra 40%)”, presenta un “Avance Satisfactorio”.

El sector trabajo programó la meta “2.1.1.2.1.3. 5% de personas con discapacidad (784) en Limón Centro y Pococí de la Región Hueta Atlántica; con mejoras en su empleabilidad (784 de 16047)”. La cual presenta “Atraso Crítico”.

**Gráfico 7**  
**Región Hueta Caribe: Distribución de las metas de las acciones estratégicas según categorías de clasificación**  
**I semestre 2013**



## Conclusiones

- En términos generales el Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones presenta programación de metas para el segundo semestre lo que implica que debe darse un mayor seguimiento para garantizar el cumplimiento de esta en lo que resta del año.
- El Sector Educación, presentó un “Avance Satisfactorio” en las cinco metas analizadas en el periodo.
- El sector trabajo la meta “9.1.1.11.1.3 Disminuir en ocho horas (40% el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moin)”, mantiene un “Atraso Crítico”.

## Recomendaciones

- Dar seguimiento a las meta “9.1.1.11.1.3 Disminuir en ocho horas (40% el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moin)”.
- Las metas del Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones debido a que son proyectos que promueven el desarrollo de las telecomunicaciones en la Región. Se recomienda mantener el seguimiento a las tres metas que fueron Programadas para II semestre 2013 reprogramadas.
- La Rectoría del Sector Transportes debe dar seguimiento a la meta “9.1.1.11.1.3 Disminuir en ocho horas (40% el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moin)”, para garantizar su cumplimiento en lo que resta del periodo.

**Cuadro 12**  
**Región Huetar Caribe: Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Sector**  
**I semestre 2013**  
**(absolutos)**

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
Educación	3.1.1.7.4.1 Aumentar en 0,4% la matrícula anual de la población estudiantil egresada de la secundaria que accede a la educación superior contribuyendo	0.4	0.33	Avance Satisfactorio
	3.1.1.7.5.1 Incrementar en 100 las personas capacitadas anualmente mediante programas técnicos en el CUNLIMÓN al 2014:	100	56	Avance Satisfactorio
	3.1.1.7.6.1 Realizar 10 asistencias técnicas por año.	10	5	Avance Satisfactorio
	3.1.1.7.7.1 Impartir 4 programas técnicos por año.	4	2	Avance Satisfactorio
	3.1.1.7.8.1 Matricular anualmente 500 personas de la población limonense en talleres de arte y música para preservar el bagaje cultural	500	446	Avance Satisfactorio

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	13.1.0.7.5.1 Realizar cuatro iniciativas para la gestión integral de la biodiversidad y el Recurso hídrico de la Región Huetar Atlántica	Meta programada II Semestre		
	13.1.0.7.5.2 Instalación de 117920 líneas de telefonía fija.	Meta programada II Semestre		
	13.1.0.7.5.3 Instalación de 13554 líneas de internet	Meta programada II Semestre		
	13.1.0.7.5.4 Construir 295 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a la electricidad.	136	64	Avance Satisfactorio
Transporte	9.1.1.11.1.3 Disminuir en 8 horas (40%) el tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón-Moín.	2	0	Atraso Crítico
	9.1.1.11.1.4 Avanzar un 64% en el proyecto Construcción de la fase II A de la Terminal de Contenedores en Moín	15	7.5	Avance Satisfactorio
Trabajo	2.1.1.2.1.3. 5% de personas con discapacidad (784) en Limón Centro y Pococí de la Región Huetar Atlántica; con mejoras en su empleabilidad (784 de 16047).	2.5	0.2	Atraso Crítico

Fuente: MIDEPLAN

## Región Huetar Norte

La Región Huetar Norte en el anexo "Metas regionales" presentaba cinco metas correspondientes al Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, solamente un 40,0% quedan vigentes (dos metas), específicamente las metas: "13.1.0.7.4.4 Instalación de 16593 líneas de telefonía fija" y "13.1.0.7.4.5 Instalación de 12.550 líneas de Internet" fueron programadas para II semestre 2013.

Las metas "13.1.0.7.4.1 Pago de 16,000 hectáreas Programa Pago de Servicios Ambientales (PSA)", "13.1.0.7.4.2 Construir 248.9 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la Región en lo que respecta a Electricidad y Telecomunicaciones" y la meta "13.1.0.7.4.3 Instalación de 70 Unidades soluciones de electrificación rural solar" fueron eliminadas en el 2012, aspecto detallado en el informe de seguimiento semestral del 2012.

## Conclusiones

- Para las dos metas que están pendientes, no se puede realizar el análisis del avance a junio 2013, en vista que está programado en el segundo semestre.

## Recomendaciones

- Para las metas pendientes se debe considerar el criterio del Área de Planificación Regional antes de proceder a la eliminación de alguna de las metas, en razón de que el PND 2011-2014 consideró como parte de sus prioridades la consideración de metas regionales, reflejado en el Anexo “METAS REGIONALES”.

## Región Pacífico Central

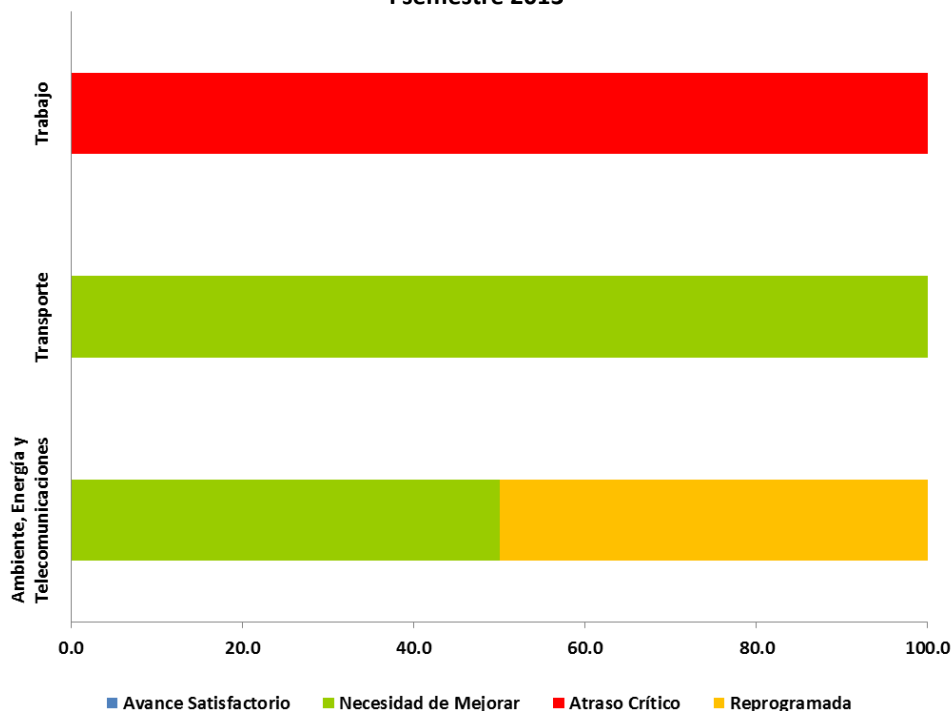
La Región Pacífico Central en el anexo “Metas regionales” cuenta con siete metas regionales en el PND 2011-2014, contempladas en acciones estratégicas de los Sectores Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, Transportes, Trabajo y Cultura. Para el 2013, cinco de las metas que benefician a la Región cuentan con programación anual lo que representa un 71,42% del total de las siete metas.

Según el Cuadro siguiente, se observa que del total de las metas en tres casos se tiene un “Avance Satisfactorio” lo que representa un 60,0%; una meta presenta “Atraso crítico” lo que representa un 20,0% y finalmente, se tiene una meta que fue programada para el segundo semestre del 2013 (20,0%).

El Gráfico siguiente visualiza las clasificaciones de las metas para los diferentes sectores, el Sector Transporte presentó el mayor avance (100,0%), siendo las metas “9.1.1.11.1.2 Avanzar un 52% en el proyecto Rompeolas de Puerto Caldera: Preinversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Ejecución de obra 60%” y “9.1.1.11.1.2 100% del proyecto Terminal Granelera de Puerto Caldera: (Preinversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Condiciones precedentes 20%, Ejecución de obra 40%)”.

El Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones tiene un avance de 50,0%, pues la meta “13.1.0.7.1.1 Realizar cuatro iniciativas para la gestión integral del Recurso Hídrico para las cuencas prioritarias de la Región Pacífico Central” fue “programada para el segundo semestre”, la meta “13.1.0.7.1.2 Construir 223 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a electricidad” presenta “Avance Satisfactorio”. La Meta “2.3.1.3.1.3 100% de las mujeres jefas de hogar de la Región Pacífico Central de la Zona Costera, capacitadas en derechos laborales (425 mujeres, representa el 25% de la meta del período)” del Sector Trabajo, presenta “Atraso crítico”.

**Gráfico 8**  
**Región Pacífico Central: Distribución de las metas de las acciones estratégicas según categorías de clasificación**  
**I semestre 2013**



Fuente: MIDEPLAN

## Conclusiones

- El Sector Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, la meta “13.1.0.7.1.1 Realizar cuatro iniciativas para la gestión integral del RH para las cuencas prioritarias de la región Pacífico central”, fue programada para el segundo semestre del 2013.
- Para el Sector Trabajo, la meta “2.3.1.3.1.3 100% de las mujeres jefas de hogar de la Región Pacífico Central de la Zona Costera, capacitadas en derechos laborales”, presenta “Atraso Crítico”.

## Recomendaciones

- Dar seguimiento a la meta “13.1.0.7.1.1 Realizar cuatro iniciativas para la gestión integral del RH para las cuencas prioritarias de la región Pacífico central” del Sector Ambiente Energía y Telecomunicaciones, debido a que es un proyecto que promueve el beneficio de los habitantes de la Región en lo que respecta al manejo de los Recursos Hídricos.
- Se recomienda mantener ante el MTSS la importancia que tiene para la Región el cumplimiento de la meta “2.3.1.3.1.3 100% de las mujeres jefas de hogar de la Región Pacífico Central de la Zona Costera, capacitadas en derechos laborales” del Sector Trabajo en temas de derechos laborales en mujeres jefas de hogar de la zona costera”.

**Cuadro 13**  
**Región Pacífico Central: Distribución de las metas de las acciones estratégicas por Sector**  
**I semestre 2013**  
**(absolutos)**

Sector	Meta	Meta anual programada	Avance al primer semestre	
			Absoluto	Clasificación
Ambiente, Energía y Telecomunicaciones	13.1.0.7.1.1 Realizar cuatro iniciativas para la gestión integral del RH para las cuencas prioritarias de la región Pacífico central	Meta programada para el 2014		
	13.1.0.7.1.2 Construir 223 kilómetros de líneas de distribución eléctrica para beneficio de los habitantes de la región en lo que respecta a electricidad	10	7	Avance Satisfactorio
Trabajo	2.3.1.3.1.3. 100% de las mujeres jefas de hogar de la Región Pacífico Central de la Zona Costera, capacitadas en derechos laborales (1.700 mujeres en el período, 425 anuales).	25	4.7	Atraso Crítico
Transporte	9.1.1.11.1.1 100% del proyecto Terminal Granelera de Puerto Caldera: (Preinversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Condiciones precedentes 20%, Ejecución de obra 40%)	20	3.6	Avance Satisfactorio
	9.1.1.11.1.2 Avanzar un 52% en el proyecto Rompeolas de Puerto Caldera: Preinversión 10%, Proceso licitatorio 30%, Ejecución de obra 60%	2.4	0	Avance Satisfactorio

Fuente: MIDEPLAN

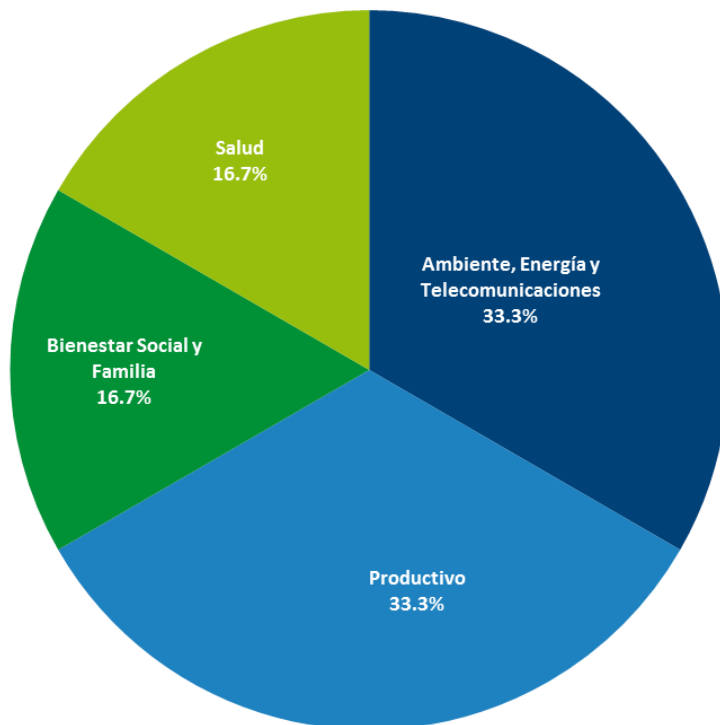


## ANÁLISIS DE LAS METAS FUERA DEL ANEXO E INCORPORADAS EN EL PLAN PILOTO (DESCONCENTRACIÓN DEL PND)

Del total de metas de acción estratégica desagregadas regionalmente, se seleccionan 12 metas que serán analizadas como parte del proceso que MIDEPLAN realiza en función de la desconcentración del PND 2011-2014, mediante la aplicación del sistema informático DELPHOS Net versión 5.1. El trabajo de análisis inicia en el área de Planificación Regional al identificar como nivel de recolección de información la meta de la acción<sup>7</sup>.

Los sectores que cumplieron con los requerimientos de selección fueron: Ambiente, Energía y Telecomunicaciones; Bienestar Social y Familia; Salud y Productivo (Rectoría MEIC). De las anteriores 12 metas del Plan Piloto, los sectores con mayor desagregación son Productivo (rectoría MEIC) y Ambiente, Energía y Telecomunicaciones. (Ver Gráfico siguiente)

**Gráfico 9**  
**Porcentaje de distribución de las metas de las Acciones Estratégicas, según plan piloto**  
**I semestre 2013**  
**(Total: 12 metas)**



Fuente: MIDEPLAN

<sup>7</sup> El proceso de selección se inicia identificando aquellas metas que durante dos años consecutivos (2011 y 2012) registraron datos desde la programación y el avance para cada una de las metas de la acción que se encuentran en ejecución en el PND 2011-2014.

- **Conclusiones.**

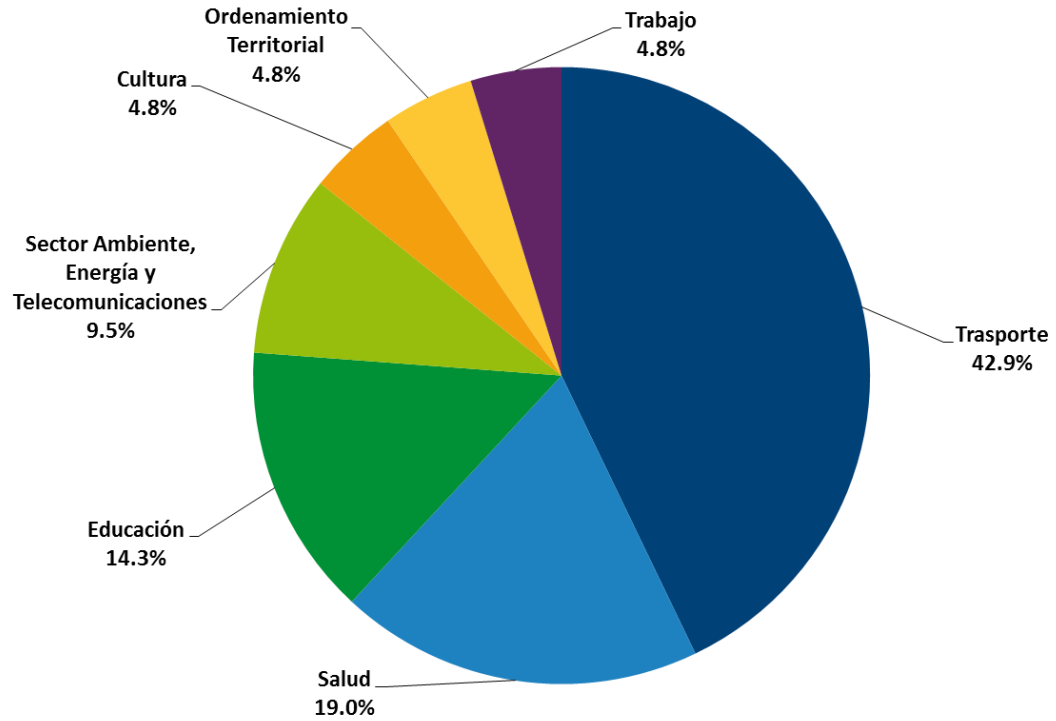
Los Sectores a los cuales desde el Área de Planificación Regional (en sus metas de la acción estratégica que fueron sujetas de aplicabilidad del “Plan Piloto”) demuestran que el actual PND cuenta con la factibilidad de desagregar el indicador de la meta de la acción, en indicadores para cada una de las regiones de planificación.

- **Recomendaciones.**

La inserción del Área de Planificación Regional en el proceso de Programación y Seguimiento en MAPSESI y en la desconcentración del PND 2011-2014 en la aplicación Delphos Net, ha permitido constatar que efectivamente es posible para los sectores desagregar la meta de la acción por regiones, asignado los respectivos valores tanto en programación como en seguimiento. Se le recomienda a los Sectores analizar la factibilidad de realizar el ejercicio en los siguientes procesos de seguimiento y evaluación 2013 y 2014.

## ANEXOS

**Gráfico 10**  
**Porcentaje de distribución de las metas de las Acciones Estratégicas complementarias al plan piloto y que están fuera de las metas del anexo, según Plan piloto I semestre 2013 (Total: 21 metas)**



Fuente: MIDEPLA