



**SECTOR DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES
INFORME DE EVALUACIÓN ANUAL
EJERCICIO ECONÓMICO 2016
DE-076-2017**

**Secretaría Técnica de la
Autoridad Presupuestaria**



1. INTRODUCCIÓN

El artículo 55 de la Ley No. 8131, “Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos”, según los cuales las entidades y los órganos indicados en los incisos a), b), c) y d) del artículo 1 de esta ley, presentarán los informes periódicos y finales de evaluación física y financiera de la ejecución de los presupuestos, así como los informes de gestión, resultados y rendimiento de cuentas. Asimismo, el artículo 57 de esa misma ley, impone la obligatoriedad de las entidades a suministrar la información económica, financiera y de ejecución física, de los presupuestos que el Ministerio de Hacienda les solicite para el cumplimiento de sus funciones.

Con base en lo anterior, mediante el oficio STAP-CIRCULAR 2573-2016 del 19 de diciembre de 2016, se informa a las entidades y órganos dentro del ámbito de la Autoridad Presupuestaria, sobre el instrumento disponible en la página electrónica del Ministerio de Hacienda para la presentación del informe anual correspondiente al periodo 2016.

El objetivo establecido, es conocer los resultados de la evaluación de la gestión institucional e identificar desviaciones respecto de las metas de los indicadores y productos contenidos en los respectivos Planes Operativos Anuales, así como las posibles acciones correctivas para los siguientes periodos.

2. METODOLOGÍA

Para efectos del presente estudio, esta Secretaría Técnica utiliza como insumo el informe de evaluación remitido por cada una de las instituciones del Sector Transporte e Infraestructura. Además, se utilizaron los Presupuestos Ordinarios 2016, Los Planes Operativos Institucionales (POI-2016), liquidaciones presupuestarias de los periodos 2015 y 2016, entre otros.

En primera instancia se analiza la gestión financiera de las entidades y órganos desconcentrados del Sector, considerando los datos de los recursos autorizados (provenientes de ingresos corrientes, de capital y de financiamiento, esto es, superávit y recursos de crédito público) y la ejecución de estos, según las partidas por “objeto del gasto” ejecutados, y su comportamiento con relación al periodo 2015, tomando en cuenta los factores que de acuerdo con las entidades afectaron negativamente y las acciones correctivas que implementaron para mitigarlos.

En cuanto a los criterios de valoración aplicados para calificar el cumplimiento de las metas asociadas a las unidades de medida de los productos y de la efectividad en el logro de las metas de los indicadores de desempeño, se establecieron los siguientes:

- Para la clasificación de los porcentajes de cumplimiento de metas de producción cuantificadas según sus unidades de medición, los rangos cualitativos en los cuales se ubicó el grado de cumplimiento de las unidades de medida se establecieron como sigue:

Cumplido	100%
Parcialmente cumplido	76% - 99%
No cumplido	0% - 75%

En relación con la efectividad en el cumplimiento de metas de los indicadores de desempeño y la ejecución de los recursos presupuestarios asociados, se definieron los siguientes rangos:

Efectividad	Cumplimiento del indicador		Ejecución de recursos
Efectivo (E)	Cumplido	100%	90%- 100%
Parcialmente Efectivo (PE)	Parcialmente cumplido	76% - 99%	51%-89%
No Efectivo (NE)	No cumplido	0% - 75%	0%-50%

Nota: Los casos en que no se cumple con los rangos establecidos, tanto para cumplimiento del indicador como para la ejecución de recursos, para cada una de las categorías de efectividad, fueron clasificados como “Parcialmente Efectivo”, por cuanto reflejan debilidades entre la planificación física y financiera.

Al respecto se solicitó a las entidades, destacar las acciones llevadas a cabo para ubicarse en determinado nivel de efectividad, o en su defecto, las acciones correctivas que desarrollará para efectuar una mejor gestión, según las siguientes instrucciones:

- De los indicadores con un cumplimiento del 100%, indique los beneficios brindados a la población objeto. En caso de existir metas con resultados mayores a lo programado, se deberá justificar las razones que lo generaron.
- De los indicadores con un cumplimiento inferior al 100%, refiérase a cómo esto afectó a la población objeto por los beneficios que dejó de recibir. Señalar las causas que propiciaron el incumplimiento y las medidas correctivas que la institución llevará a cabo, con el fin de que no se repitan las deficiencias presentadas, así como el nombre de la unidad o departamento que las ejecutará y dará seguimiento para efectuar una mejor gestión.
- Informe sobre los resultados de la aplicación de las acciones correctivas indicadas en el Informe de Seguimiento Semestral.
- Refiérase a los recursos ejecutados en relación con los logros alcanzados.
- Comente cómo los resultados obtenidos contribuyeron con la misión institucional.
- En caso que corresponda, refiérase a la vinculación de los logros del programa o subprograma con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018.

La Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria analizó los informes individuales enviados y procedió a agregar la información a nivel sectorial a fin de reflejar los resultados generales de la evaluación del periodo 2016.

A continuación se describe brevemente el Sector Infraestructura y Transportes así como las competencias de las entidades y órganos desconcentrados que lo conforman.

3. SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTES

Este sector es uno de los más importantes para el país ya que constituye uno de los medios para promover actividades económicas generadoras de divisas, como es el caso del turismo y las exportaciones, además. contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, por medio de la construcción y conservación de obras de infraestructura en el campo vial, aéreo, portuario, fluvial, ferroviario, transporte público y de seguridad vial, que proporcionan servicios más eficientes y seguros para los usuarios.

El sector está conformado por las siguientes instituciones:

1. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus entes adscritos (Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Consejo Transporte Público (CTP) y Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC).
2. Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).
3. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).
4. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

A continuación, se comentan los principales aspectos institucionales, así como los resultados de la gestión institucional obtenidos en el año 2016, de las entidades dentro del ámbito de la Autoridad Presupuestaria (se excluye el MOPT, por cuanto su seguimiento lo efectúa la Dirección General de Presupuesto Nacional):

3.1 DESCRIPCIÓN DE COMPETENCIAS DE LAS ENTIDADES DEL SECTOR

Seguidamente se presenta una descripción general de las competencias que por ley le corresponden a cada entidad:

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL (COSEVI)

El COSEVI es un órgano desconcentrado del MOPT, creado mediante Ley No. 6324 y sus reformas, el cual tiene dentro de sus atribuciones, conocer los análisis de los asuntos referentes al tránsito, para identificar problemas de seguridad vial y hacer las recomendaciones que estime pertinentes; conocer y aprobar orientaciones, prioridades y proyectos para programas de promoción de la seguridad vial; administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas y proyectos de seguridad vial que requieran las Direcciones Generales de Ingeniería de Tránsito, de Transporte Público y de la Policía de Tránsito y conocer, tramitar y resolver cualquier otro asunto que le someta el MOPT.

CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO (CTP)

El CTP es un órgano con desconcentración máxima, creado mediante la Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad Taxi (No. 7969). Es una entidad adscrita al MOPT, especializada en materia de transporte público.

Dentro de las funciones del CTP, está definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales en materia de transporte público en sus distintas modalidades, así

como la regulación y fiscalización del mismo. Con el propósito de que el país se garantice un sistema de transporte público eficiente, moderno, seguro y equitativo, que satisfaga las necesidades que presenta la sociedad costarricense en esta materia.

CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES (CNC)

Es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al MOPT, que gestiona proyectos de concesión de obras y servicios públicos, en asociación entre el sector público y el sector privado, con la finalidad de tener otra opción para que el país cuente con infraestructura moderna y superar el rezago que hay en infraestructura pública, su base legal se sustenta en la Ley General de Concesiones de Obras Públicas con Servicios Públicos No. 7762, la cual fue modificada por la Ley No. 8643.

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)

De acuerdo con el artículo 3° de la Ley de Creación del CONAVI No. 7798 y sus reformas, el Consejo es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al MOPT, que tiene personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo de la Red Vial Nacional (RVN), así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Según el artículo 4° de la citada Ley, la institución tiene como objetivos, entre otros, el planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la RVN; ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la RVN; así como, fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.

CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL (CTAC)

El CTAC es un órgano desconcentrado del MOPT, encargado de la regulación y el control de la navegación aérea en el país, de conformidad con las competencias otorgadas en la Ley General de Aviación Civil, No. 5150.

Específicamente, el CTAC es responsable del Programa para el mantenimiento y modernización aeroportuaria del Sector Transporte e Infraestructura del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2015-2018, cuyos objetivos son: mejorar la infraestructura y los servicios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (AIJS), para contribuir con la mejora en la competitividad del país; mejorar la infraestructura y los servicios de los aeródromos locales, para contribuir con la mejora en la competitividad del país; y modernizar la infraestructura y los servicios del Aeropuerto Daniel Oduber Quirós, para contribuir con la mejora en la competitividad del país.

INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES (INCOFER)

El INCOFER se rige mediante la Ley No.7001, que lo crea como una institución de derecho público, con autonomía administrativa, personalidad jurídica y patrimonio propio, y se rige por las disposiciones establecidas en dicha normativa y sus reglamentos, así como otras leyes que la complementen; a la cual se le asignan algunos objetivos específicos sobre los servicios que por ley debe dar la institución, la rehabilitación, estructura y modernización de vías férreas, entre otros; con el fin de contribuir con la

sociedad costarricense, así como facilitar la generación de actividades productivas complementarias, tal como lo establecen en su misión institucional.

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO (INCOP)

Mediante la Ley No. 1721, reformada por la Ley No. 4964, se crea el INCOP, el cual opera como un ente dedicado exclusivamente a los puertos, e inicia el proceso de mejoramiento de instalaciones y del funcionamiento portuario. Es una Empresa Pública No Financiera Nacional, cuyo objetivo principal es fortalecer la economía del país, asumiendo las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria en el litoral pacífico del país, con el propósito de suministrar eficientes servicios portuarios y facilidades conexas, incluyendo el transporte por ferrocarril, de mercancías y pasajeros de y hacia los puertos de la vertiente del Pacífico.

Además, como órgano rector del sector portuario, le corresponde regular y controlar el transporte marítimo internacional, el transporte de cabotaje y por vías de navegación interior, para lo cual, a través del Decreto Ejecutivo 1147-T, se creó la Dirección General de Transporte Marítimo como ente técnico del MOPT, teniendo en relación con los puertos las siguientes atribuciones: Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y de cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares.

JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA (JAPDEVA)

La Junta fue creada mediante Ley No. 5337, Reforma Integral a Ley Orgánica de JAPDEVA, como un ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, para que asuma las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria, dentro de las cuales se encuentra construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón y su extensión a Cieneguita, así como otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica; además, promover el desarrollo socioeconómico integral, rápido y eficiente de la región a través de proyectos de competitividad, mejora de infraestructura rural, comunal y asesoría técnica a los productores de la zona.

4. GESTIÓN FINANCIERA

El siguiente cuadro contiene los datos de la totalidad de los recursos asignados y ejecutados por las 8 entidades del Sector Infraestructura en los años 2015 y 2016:



Cuadro 4.1
Instituciones y Organos Desconcentrados del Sector Infraestructura y Transporte
Comparativo del Monto Autorizado y Ejecutado por Partida Presupuestaria
2015-2016

Partida	2015			2016			TASA VARIACIÓN DE EJECUCIÓN 2015-2016
	Presupuesto Definitivo	EJECUTADO	% EJECUCIÓN	Presupuesto Definitivo	EJECUTADO	% EJECUCIÓN	
0-Remuneraciones	60.519.854.347	54.990.033.481	90,9	62.554.184.263	56.015.791.029	89,5	1,9
1-Servicios	157.125.018.074	127.606.645.149	81,2	170.193.796.534	126.151.978.572	74,1	-1,1
2-Materiales y Suministros	10.815.962.586	5.764.388.316	53,3	10.654.516.883	4.800.638.442	45,1	-16,7
3-Intereses y Comisiones	3.014.741.697	2.960.669.012	98,2	4.923.265.778	4.503.227.479	91,5	52,1
4-Activos Financieros	0	0	0,0	1.900.000	0	0,0	
5-Bienes Duraderos	162.023.813.304	46.791.069.341	28,9	158.079.688.487	58.752.524.331	37,2	25,6
6-Transferencias Corrientes	11.423.027.028	9.459.554.113	82,8	29.384.433.445	24.185.351.121	82,3	155,7
7-Transferencias de Capital	4.778.014.132	4.192.834.630	87,8	2.540.428.523	2.085.557.333	82,1	-50,3
8-Amortización	1.194.160.226	1.163.254.949	97,4	889.503.546	886.530.204	99,7	-23,8
9-Cuentas Especiales	7.879.887.243	0		1.033.629.998	0	0,0	
SUB TOTAL	418.774.478.638	252.928.448.991	60,4	440.255.347.456	277.381.598.511	63,0	9,7
Recursos de Crédito Público	185.120.742.074	59.096.475.000	31,9	134.369.875.332	112.949.591.646	84,1	91,1
TOTAL GENERAL	603.895.220.712	312.024.923.991	51,7	574.625.222.788	390.331.190.157	67,9	25,1

Fuente: Elaboración STAP con base en los informes remitidos por la entidades correspondientes a los periodos 2015-2016,

Según se puede observar en el cuadro 4.1, excluyendo “Recursos de Crédito Público” que corresponden básicamente a fondos provenientes de créditos externos incorporados por el CONAVI para proyectos de inversión en la Red Vial Nacional, para el período 2016 las 8 entidades del Sector Infraestructura y Transporte en su conjunto, si bien presentan un crecimiento del 9,7% en los recursos ejecutados en el 2016 (¢277.381,6 millones) con relación al 2015 (¢252.928,4 millones), al comparar esos montos con los recursos presupuestados, el porcentaje de ejecución para el 2016 es 63,0%; apenas un 2,6% más que el porcentaje del 2015 (60,4%).

Lo anterior estaría indicando que para el 2016, la capacidad de gestión de las entidades para ejecutar los recursos, tanto los asignados por el Gobierno de la República (MOPT) como los ingresos propios, generados, entre otros, por la venta de bienes y servicios, no mostró cambios significativos con respecto al periodo previo.

Cabe señalar, que el CONAVI es el que concentra la mayor parte de los recursos, alcanzando para el 2016 un 72,2% del total presupuestado y el 69,7% del total de recursos ejecutados de las 8 instituciones del Sector en su conjunto. Le siguen JAPDEVA y el CTAC, con participaciones del 10,8% y 7,7% del total presupuestado y 11,0% y 9,8% del total ejecutado, respectivamente, mientras que las restantes entidades muestran porcentajes menores.

En relación con el rubro “Recursos de Crédito Público”, que corresponde en su totalidad a fondos provenientes de créditos externos incorporados por el CONAVI, para proyectos de inversión en la Red Vial Nacional, se debe resaltar que la ejecución de esos recursos presentó una variación significativa del 91,1% al pasar de ¢59.096,5 millones en el 2015 a ¢112.949,6 millones en el 2016, según se muestra en el cuadro 4.1.

No obstante, el panorama no parece tan positivo, si se comparan esos montos ejecutados con los recursos externos disponibles, asignados para el desarrollo de proyectos, ya que de acuerdo con los datos del cuadro en mención, para el 2015 CONAVI incorporó recursos externos para proyectos, por ¢185.120,7 millones, con un porcentaje de ejecución del 31,9%; mientras que para el 2016, si bien el porcentaje refleja un 84,1%, este se establece en una cifra mucho menor de recursos de crédito externo presupuestados, a saber, ¢134.369,9 millones.

A nivel de las partidas por objeto del gasto que mayormente concentran los recursos, se tiene: en “Remuneraciones”, en general las entidades señalaron que un factor que afectó el porcentaje de ejecución fue la proyección de un incremento por costo de vida mayor al que realmente decretó el Gobierno, otro de los factores mencionados es el congelamiento de las plazas vacantes por disposición de la Directriz Presidencial No. 023-H.

En cuanto a la partida “Servicios”, según los informes remitidos, uno de los factores que más señalan las entidades que afectan la ejecución, son los atrasos que se han dado en las diferentes procesos de contratación administrativa que hace que algunas de las licitaciones sean infructuosas, en lo que se considera también las múltiples objeciones y/o apelaciones interpuestas por diferentes empresas contratistas, contrataciones de servicios iniciadas sin la antelación necesaria por lo cual no se concretan obligando a trasladar su ejecución para el siguiente periodo.

El porcentaje de ejecución de la partida “Materiales y Suministros”, entre otros, se ve afectada por la falta de oferentes de algunos implementos; retrasos por indefinición de las competencias del MOPT en la atención de Rutas Nacionales; las unidades ejecutoras no presentan las solicitudes de materiales que requieren; el inicio tardío en los procesos de las compras del periodo y la falta de seguimiento de estos.

Una de las partidas más relevantes para este Sector, como lo es “Bienes Duraderos”, se ve mermada en la ejecución de los recursos por problemas presentados en los procesos licitatorios; licitaciones declaradas infructuosas; procesos licitatorios que resultaron imposibles de concretar dada la complejidad de los mismos (contemplan la participación de otras instituciones, como municipalidades, instituciones de servicios públicos, etc. que generan retrasos dada la falta de recursos de estos entes); obras que sufrieron retrasos por permisos ambientales, corta de árboles, expropiaciones; sobrantes importantes de recursos en la adquisición de equipos, por variación de precios; falta de tiempo para culminar el proceso de adjudicación; procesos de licitación que no fueron adjudicados por exceso en el precio de los productos; licitaciones que fueron adjudicadas pero que, no obstante, serán canceladas en el 2017.

Entre las acciones correctivas las entidades mencionan: 1) iniciar los procesos de compras y de contratación con mayor antelación; 2) utilizar al máximo la tecnología disponible; procesos de acompañamiento en los diferentes trámites de contratación administrativa; 3) efectuar una investigación a lo interno, sobre factores que pueden estar afectando el proceso de adquisición de bienes y servicios; 4) coordinar con los diferentes supervisores de obras o bienes adquiridos, para detectar inconsistencias que se estén dando durante el proceso, entre otras.

5. RESULTADOS DE LA GESTIÓN

5.1 Cumplimiento de las metas asociadas a las unidades de medida de los productos

En el siguiente cuadro 5.1, se presentan los avances o logros de las metas asociadas a las unidades de medida de los productos definidos por las ocho (8) instituciones que conforman el Sector Transporte e Infraestructura, según los parámetros establecidos (Cumplido; Parcialmente Cumplido y No Cumplido):

Cuadro 5.1
Cantidad de Productos y Unidades de Medida por Institución
y Grado de Cumplimiento
Al 31 de diciembre de 2016

Institución	Programa/Subprograma	Cantidad		Grado de cumplimiento		
		Producto	Unidad de medida	Cumplido	Parcialmente Cumplido	No Cumplido
Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)	Programa 2 Conservación Vial	4	4	3	1	0
	Programa 3 Construcción Vial	140	140	35	17	88
Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	Servicios de Dirección y Regulación Aérea	1	1	0	1	0
	Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	1	8	3	3	2
Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)	Programa Operaciones	8	8	1	4	3
Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)	Administración Superior	1	1	1	0	0
	Administración Portuaria	1	4	2	2	0
	Administración Desarrollo	3	3	3	0	0
Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)	Desarrollo Portuario	2	2	0	1	1
Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	Proyectos de inversión Construcción 2da fase terminal de contenedores de Moín	1	1	0	1	0
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	Programa Seguridad Vial	1	1	0	0	1
Consejo de Transporte Público (CTP)	Programa No.1 Administración General	6	6	5	0	1
	Programa No.2 Áreas Técnicas de Regulación	18	18	12	0	6
TOTALES		187	197	65	30	102

Fuente: Elaborado por la STAP con base en los informes de evaluación 2016 remitidos por las entidades.

Según se puede observar, las 8 entidades evaluadas en su conjunto registran 187 productos, para los cuales establecieron 197 Unidades de Medida con sus metas asociadas.

La diferencia entre la cantidad de productos y las unidades de medida, se genera específicamente en el Consejo Técnico de Aviación Civil y en la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica; quienes formulan más de una unidad de medida en algunos de sus productos, con el fin de poder cumplir y llevar un mejor control de las metas de producción.

Asimismo, en el cuadro se logra apreciar que de las metas asociadas a las 197 unidades de medida de los productos que registran las entidades, solamente 65 de ellas se ubican en el grado “Cumplido”, las cuales representan el 32,9% del total; porcentaje que es bajo, considerando que este Sector de Transporte e Infraestructura es de los más importantes a nivel nacional. En el grado de “Parcialmente Cumplido” y “No Cumplido” se ubican las restantes 132 unidades, las cuales representan el 67,1%, situación que es alarmante y preocupante en el quehacer nacional, por cuanto dicho incumplimiento afecta el desarrollo y la competitividad internacional del país.

Entre las metas asociadas a las Unidades de Medida de los productos que se ubicaron en la categoría “Cumplido” se encuentran las del CTAC: en lo que corresponde a “Infraestructura aeroportuaria mejorada”, se cumplieron -en lo referente al cercado perimetral instalado Palmar Sur- pavimentos reconstruidos (Plan de Contingencia II) en el Aeropuerto Oduber Quirós, así como las expropiaciones realizadas en función de ese mismo aeropuerto. En el caso de INCOFER, se logró superar la Unidad de Medida establecida como “Cantidad de Pasajeros” a nivel de Turismo, logrando un 115,0%. Asimismo, en el CONAVI se observa que de 10 Unidades de Medida que se encuentran registradas en el PND, se logró un grado “Cumplido” para 5 de ellas en 2016, a saber: el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, demarcación horizontal y vertical, ampliación de tramo Cañas-Liberia y tramo Pozuelo Jardines del Recuerdo.

Con respecto a las metas que se ubican en un grado “Parcialmente Cumplido” y “No Cumplido”, se destacan por cantidad e importancia las correspondientes al CONAVI que registra en estos parámetros la cantidad de 106; no obstante, para el análisis se consideran aquellas que tienen una relación directa con el PND, a saber: atención a rutas en lastre y tierras, construcción del tramo Sifón-Abundancia, radial Abundancia-Ciudad Quesada, construcción de la sección Los Chiles-Rio Infiernito de la Ruta Nacional, Carretera de circunvalación en tramos de Garantías Sociales, Guadalupe y Derecho UCR, Paso Ancho, tramo norte de la carretera de Circunvalación y la Construcción de 36 puentes. Las razones que mediaron para el no cumplimiento de estas metas, según indica el Consejo son muy variadas, siendo muy particulares para algunos casos, que comprenden aspectos técnicos y jurídicos de las distintas contrataciones, así como de relación con los contratistas, problemas en expropiaciones, reubicación de servicios públicos, financiamiento de obras, coordinación y participación de entes externos, modificación en diseños de obras, limitaciones de recurso humano, factores climáticos, entre otros.

En el caso del CTP, si bien se registran únicamente seis (6) metas como “No Cumplidas”, solo una de ellas tiene relación con el PND y se denomina “Proyectos de Sectorización”, relacionada directamente con el Sector de transporte masivo de pasajeros, que está vinculado con la parte sustantiva de la entidad, y se relacionan principalmente con la

evaluación, calificación y fiscalización de la calidad del servicio que brinda el Consejo, así como con la actualización del sistema de información geográfica de las rutas. Cabe señalar que el Consejo no remitió la información según los instrumentos enviados para tal efecto, por lo que no se pudo realizar el análisis de los factores que incidieron negativamente en los resultados.

En lo que corresponde al CTAC, las metas que se ubican en el grado de “Parcialmente Cumplido” y “No Cumplido”, son las referentes a normativa y habilitaciones para uso de Drones, Aeródromo Coto 47 mejorado, Unidades de Planificación y Operaciones Aeronáuticas remodeladas, Consultorio Médico y Comedor Construidos, Hangar de COOPESA reubicado y Aeródromo Los Chiles Mejorado, entre las cuales se encuentran algunas que corresponden al PND, tal es el caso de la reubicación de COOPESA, el Aeródromo Coto 47 y Los Chiles. Al respecto señalan que unas de las razones que afectaron el no cumplimiento, es la falta de recursos técnicos necesarios para la supervisión de las obras, así como factores climáticos, entre otros.

Al igual que las instituciones anteriores, el INCOFER, INCOP, CNC, COSEVI y JAPDEVA también cuentan con metas relacionadas con el PND, que no se cumplen a cabalidad, lo cual conlleva la necesidad de que las instituciones tomen medidas para corregir su accionar y lograr la formulación de metas asociadas a las unidades de medida de sus productos, más acordes con las posibilidades institucionales, considerando para ello las diferentes razones expuestas y la capacidad técnica, administrativa y económica con las que cada una de ellas cuenta, según sus posibilidades.

Cabe indicar que a nivel de instituciones, la mayor cantidad de metas se concentra mayoritariamente en el CONAVI seguido del Consejo de Transporte Público y el Consejo Técnico de Aviación Civil, tal y como se aprecia en el siguiente cuadro.

Cuadro 5.2
Unidades de Medida
Porcentaje de Participación

Institución	Unidades de Medida	% de Participación
Consejo Nacional de Vialidad	144	73,0
Consejo de Transporte Público	24	12,0
Consejo Técnico de Aviación Civil	9	5,0
Instituto Costarricense de Ferrocarriles	8	4,0
Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica	8	4,0
Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico	2	1,0
Consejo Nacional de Concesiones	1	0,5
Consejo de Seguridad Vial	1	0,5
Total	197	100,0

En el caso de CONAVI, que es la institución que registra mayor cantidad de metas con 144, se tiene que 88 de estas se ubican en el grado de “No Cumplidas”, las cuales representan un 44,7%; aspecto que se debe resaltar por cuanto se está dejando de cumplir casi el 50% de su programación. Ahora bien, si se consideran a su vez las 18 Unidades que se ubican en el grado de “Parcialmente Cumplidas”, el porcentaje de incumplimiento se incrementaría a un 53,8%, porcentaje que es crítico para la institución y por ende para el bienestar país, por cuanto disminuye la competitividad, efectividad y el desarrollo a nivel nacional e internacional.

En lo que respecta a CTP, la cantidad de metas asociadas a las Unidades de Medida son

24 y representan el 12,0% del total; de estas el 29,2% se ubican en el grado de “No Cumplimiento”, lo que viene agravar el desempeño del Sector de Transporte e Infraestructura; por otra parte, no registra Unidades en el Grado de “Parcialmente Cumplido”. Es importante señalar que el Consejo no remitió la información según los instrumentos enviados para tal efecto, situación que afectó en parte el análisis requerido.

En el caso del CTAC, este cuenta con 9 Unidades de Medida de las cuales 2 de ellas se ubican en el grado “No cumplido”, representando un 1,0% de las formuladas para dicho Consejo; sin embargo, sí se consideran las Unidades ubicadas en “Parcialmente Cumplido”, el panorama se intensifica negativamente, por cuanto el Consejo cuenta con 4 unidades en ese grado de cumplimiento, lo cual hace que se incremente a 66,7% el grado de incumplimiento.

Asimismo, no se puede dejar por fuera el caso particular de INCOFER, que si bien tiene menos Unidades de Medida (8), su ejecución es muy inferior por cuanto 3 de las Unidades se ubican en “No Cumplido” y otras 4 se sitúan en “Parcialmente Cumplida”, lo que determina que el Instituto incumplió en un 87,7% su programación; cumpliendo solamente con 1 Unidad de Medida.

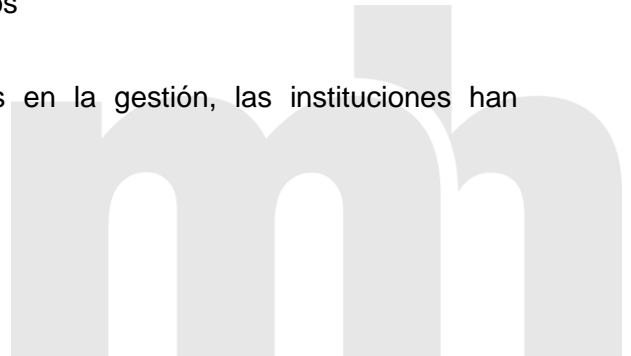
En términos generales, el grado de cumplimiento de las Unidades de Medida es muy bajo, esto por cuanto en el grado de “Cumplido” solamente se registran 65 Unidades de las 197 existentes, representando un 32,9%, como se indicó anteriormente, lo cual resulta desfavorable para el desarrollo y la competitividad del país. Por ende se deben buscar las razones por las cuales se está generando esta situación y valorar las acciones correctivas que las instituciones están aplicando, con el fin de que sean efectivas.

Entre las razones que señalan las instituciones al incumplimiento, se establecen las siguientes:

- Inoperancia en tramitología a nivel institucional
- Control y seguimiento de tiempos efectivos en aprobaciones o trámites
- Atrasos en gestiones administrativas
- Incumplimiento en contratos y mal formulados
- Redistribución y falta de recursos humanos, técnicos y económicos
- Factores climáticos
- Factores exógenos como la disminución de producción
- Proyectos infructuosos por falta de oferentes
- Mala formulación y planificación de proyectos
- Falta de efectividad en los proyectos.

Con el fin de corregir las diferentes anomalías en la gestión, las instituciones han señalado las siguientes acciones correctivas:

- Designar responsables
- Reuniones
- Implementación de Sistemas
- Traslado de personal
- Apoyo administrativo
- Traslado de proyectos para el año siguiente
- Realizar procesos administrativos
- Intensificar la coordinación



- Aprobación más eficiente de documentos presupuestarios
- Modificar el contrato variando las fechas según requerimiento

Por lo anterior, se puede señalar como principales problemas:

- Una inadecuada gestión a nivel de administración de proyectos
- Falta de capacidad técnica y gerencial para ejecutar proyectos
- Inadecuada incorporación de los riesgos técnicos y no técnicos de los proyectos por falta de planificación
- Duplicidades y descoordinación por una alta dispersión de funciones entre instituciones
- Mapeo inexistente o inadecuado de los grupos involucrados
- Procesos lentos de expropiación y de contratación, en parte por falta de recurso humano capacitado, pero también por falta de procesos adecuados para gestionar un volumen importante de expropiaciones, por lo que se puede señalar que: "poco se lograría con tener una gran cantidad de recursos si no se cuenta con una adecuada gestión".

Aunado a lo anterior, se debe reflexionar en lo que señala el Fondo Monetario Internacional (FMI)¹, en el sentido de incrementar la inversión en infraestructura para impulsar el crecimiento tanto a corto como a largo plazo, especialmente en las economías avanzadas que encaran riesgos de una "demanda permanentemente débil", para tal efecto señalan que "Un incremento del 1% del PIB en la inversión en infraestructura aumenta el nivel de producción en torno a un 0,4% en el mismo año y cerca de 1,5 % en los cuatro años siguientes", indicó Abdul Abiad, jefe adjunto de la división de Investigación del FMI en una rueda de prensa.

Adicionalmente, se debe recalcar que uno de los principales problemas de la competitividad de un país así como de la calidad de vida se basa en gran parte en la carencia de una infraestructura vial adecuada. En América Latina se invierte en infraestructura de transporte, en promedio, un 4.4% del PIB² mientras que en Costa Rica sólo se invierte aproximadamente un 1%³, lo cual a simple vista se observa un deterioro en el Sector Transporte e Infraestructura.

Considerando lo anterior y teniendo como base las diferentes aspectos que año tras año señalan las instituciones, se propone una solución mediante el establecimiento de un Sistema de Evaluación de cada uno de los proyectos en todas sus etapas, administrado por el ministerio rector.

5.2 Cumplimiento del Indicador y Ejecución de Recursos

Sobre los resultados de la efectividad de los indicadores de producto (gestión) y/u objetivos estratégicos (resultados) del Sector Transporte e Infraestructura, se determina que conforme a la información suministrada por las instituciones y de acuerdo con el siguiente cuadro, se evidencia un cumplimiento efectivo muy bajo respecto a lo programado, lo cual repercute en la efectividad a nivel país:

¹ http://www.nacion.com/economia/FMI-recomienda-invertir-infraestructura-avanzados_0_1442255854.html

² <http://www.crhoy.com/archivo/infraestructura-un-asunto-de-gestion/>

³ <http://www.elmundo.cr/costa-rica-invierte-1-del-pib-infraestructura-vial-una-las-peores-redes-viales-del-mundo/>

Cuadro 5.3
Cantidad de productos e indicadores y efectividad
Al 31 de diciembre de 2016

Institución	Programa/Subprograma	Cantidad		Efectividad		
		Producto	Indicador	Efectivo	Parcialmente Efectivo	No Efectivo
Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)	Programa 2 Conservación Vial	4	4	2	2	0
	Programa 3 Construcción Vial	140	133	3	52	78
Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	Servicios de Dirección y Regulación Aérea	1	2	0	1	1
	Desarrollo de Infraestructura y Sistemas	1	8	3	4	1
Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)	Programa Operaciones	8	8	1	6	1
Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)	Administración Superior	1	1	0	1	0
	Administración Portuaria	1	4	2	1	1
	Administración Desarrollo	3	3	2	1	0
Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)	Desarrollo Portuario	2	2	0	1	1
Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	Proyectos de inversión Construcción 2da fase terminal de contenedores de Moín	1	2	0	2	0
Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	Programa Seguridad Vial	1	15	1	11	3
Consejo de Transporte Público (CTP)	Programa No.1 Administración General	6	0	0	0	0
	Programa No.2 Áreas Técnicas de Regulación	18	0	0	0	0
TOTALES		187	182	14	82	86

¹⁷ Estimación realizada por la institución para el cumplimiento del indicador basada en los recursos asignados en el presupuesto definitivo y sus modificaciones, excluyendo las transferencias no vinculadas a la gestión.

Sobre el particular, se observa que de los 182 indicadores totales, establecidos por las diferentes instituciones, trece de ellos se encuentran en una efectividad de 8%, ochenta y dos parcialmente efectivos (45%) y ochenta y seis de ellos no fueron efectivos, lo cual representa un 47% del total de indicadores.

Cantidad		Efectividad		
Producto	Indicador	Efectivo	Parcialmente Efectivo	No Efectivo
187	182	14	82	86
		8%	45%	47%

En concordancia con lo anterior, a continuación se detallan las siguientes justificaciones, presentadas por cada entidad en particular:

Indicadores que se ubican como “Efectivo”

- El **Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)** presenta 137 indicadores; no obstante, la institución no suministró la información requerida en el “*Instrumento para el Informe evaluación del POI 2016*”, referentes al análisis de los resultados de cada indicador de Desempeño del programa o subprograma, lo cual impide que en algunos aspectos, se pueda emitir criterio de forma específica, en razón de que no se cuenta con la información. En términos generales y siguiendo la metodología, se observa que cinco indicadores fueron cumplidos y alcanzan una efectividad mayor al 90% de su ejecución presupuestaria; 54 indicadores fueron “Parcialmente Efectivos” y 78 “No se cumplieron”, situación que puede reflejar debilidades entre la planificación física y financiera.

En lo que respecta a la gestión del “Programa 2 Conservación Vial” se logró ubicar como “Efectivo” 2 de los 4 indicadores programados, así como la ejecución presupuestaria. En este caso se cumplieron las metas establecidas para el año 2016, así como los recursos ejecutados en cada producto superaron el 90%, por lo que sus indicadores resultaron efectivos. Estos productos procuran cumplir con el resultado de programa del PND 2015-2018 de una Red Vial Nacional (RVN) pavimentada en mejores condiciones.

Asimismo, se determina que la gestión del “Programa 3 Construcción Vial” es el que tiene mayor incidencia en los resultados institucionales, ya que en este se agrupan una gran cantidad de la totalidad de los indicadores programados; sobre el particular, los resultados de dicho Programa no son los óptimos, por cuanto un 58,6% de los indicadores de sus 133 productos no fueron efectivos, mientras que un 39,1% lo resultaron parcialmente; datos en concordancia con la ejecución presupuestaria del Programa, la cual asciende a tan solo un 60,0%.

- El **Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)**, presenta tres indicadores del programa “Desarrollo de infraestructura y Sistemas” como “Efectivo” y están relacionados con las obras de mejoramiento de la infraestructura de los aeropuertos, en cumplimiento de objetivos del Sector Transporte e Infraestructura vinculados al Plan Nacional de Desarrollo que buscan mejorar la competitividad del país.
- El **Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER)**, programó ocho indicadores, de los cuales uno se ubica en este rango de cumplimiento, con la meta “Cantidad de Pasajeros” – Pasajeros Turismo, al respecto se informa que la efectividad beneficia a las empresas que brinda el servicio de transporte de turismo nacional y extranjero, por cuanto se cuenta con un precio accesible.

En cuanto a los indicadores relacionados directamente con el PND, señala que para el año 2016 se rehabilitaron 22,8 kilómetros ferroviarios rehabilitados, con lo cual se logra lo programado; referente al Transporte Rápido de Pasajeros (TRP) la primera Etapa de del proyecto debe estar concluida en el año 2018, pero indican que los avances son satisfactorios, además, se logró inscribir el proyecto “Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (T.R.P.) para la Gran Área Metropolitana (G.A.M.)”.

En lo que corresponde a los logros y la relación con los recursos ejecutados, la institución no señala nada al respecto; no obstante, se observa que la institución tuvo una confusión de términos por cuanto este punto lo relacionó con las partidas presupuestarias y no con los logros alcanzados (metas), por lo cual de la información aportada no se puede analizar.

- Referente a los indicadores de la **Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA)**, se informa que las razones que permitieron a la institución ubicar dos indicadores del programa “*Administración Portuaria*” en esta categoría; obedece a que la “Cantidad de tonelaje por hora nave en atracadero”, se realizó en menos tiempo del que se había proyectado, ya que utilizaron 168 naves más que el periodo anterior, lo cual trajo beneficios a sus clientes y usuarios del puerto y por ende más ganancias para los usuarios en la relación costo/beneficio; así como el relacionado con el “Porcentaje de inversión ejecutado con relación al presupuesto ejecutado”, cuyo cumplimiento trae beneficio a la población objeto porque se logra dar mantenimiento a la infraestructura y equipos portuarios mejorando así la eficiencia portuaria y el servicio al cliente; con esto, la institución ahorró recursos financieros, dado que los recursos presupuestados fueron inferiores a los ejecutados para tales fines, lo cual no interfirió en el cumplimiento.

En cuanto a la efectividad de los indicadores del programa “*Administración Desarrollo*”, se informa que 2 alcanzaron el 90,0% de ejecución presupuestaria y por ende se ubican en esta categoría, el cumplimiento del indicador “*Kilómetros de caminos relastreados y lastreados / año*” se debió a que la institución contó con el apoyo de algunas entidades Gubernamentales, que fortalece el desarrollo socioeconómico de las regiones, así como el impacto cantonal y regional, generando empleo, facilitando los servicios y la ampliación de la producción regional, contribuyendo con la transformación social y superación económica de la Región Caribe. Dicha ejecución contribuye a que se genere un impacto favorable para las comunidades agrícolas de algunos cantones indígenas, entre otros. En cuanto al Indicador “*Porcentaje de recursos asignados*”, se informa que dicho alcance se dio gracias a la coordinación y gestión que la institución tuvo a través instancias externas del Gobierno, lo cual favorece a la región Huetar Caribe.

- El **Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)**, presenta cumplimiento “Efectivo” del indicador de desempeño “*Demarcación horizontal correspondiente al diseño y suministro de 4 estructuras de pórtico*” con sus respectivas señales informativas aéreas, que como principal beneficio para la población usuaria del sistema de tránsito indicándole a los usuarios de las rutas nacionales los destinos, de acuerdo con la posición sobre cada carril de tránsito, en los intercambios principales. En el caso de los usuarios que transitan por la Ruta Nacional N°39, se ven beneficiados con la colocación de los pórticos con las señales verticales elevadas.

- El **Consejo de Transporte Público (CTP)**, si bien de la información aportada por el Consejo no se observan indicadores; sí se determinaron 24 Unidades de Medida (metas), de las cuales no fueron efectivas en 17 de ellas, no obstante, al no remitir el Consejo la información según los instrumentos enviados para tal efecto, no se pudo realizar el análisis requerido.

Indicadores que se ubican como “Parcialmente Efectivo” y “No Efectivo”

Referente a los indicadores que el **CONAVI** no logró alcanzar en su totalidad, se observa que del total de indicadores proyectados para el 2016, ciento treinta y dos se ubican entre “Parcialmente Efectivos” y “No Efectivos”.

Al respecto se informa que de los 4 indicadores proyectados para el “Programa 2 Conservación Vial” la institución ubica dos de ellos como “Parcialmente Efectivos”.

Es importante mencionar que de los ocho productos del “Programa 3 Construcción Vial - Proyectos con metas PND”, únicamente 2 cumplieron con lo programado para el año 2016 y, considerando la ejecución de los recursos, sus indicadores fueron efectivos, los cuales se enfocan en los resultados de programas del PND 2015-2018, de mejorar la transitabilidad y seguridad a los usuarios de la vía del Corredor Pacífico, así como mejorar la sección Pozuelo-Jardines del Recuerdo.

Por su parte, los otros 6 productos relacionados con el PND, no cumplieron con lo programado; sin embargo, conforme a la metodología, los proyectos “*Construcción del 100% de la radial Abundancia-Ciudad Quesada*” (MP 2016: 40% de avance) y “*2015-2018 100% de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe-Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación*” (MP 2016: 43,7% de avance), resultaron “Parcialmente Efectivos”, por la ejecución de recursos.

El grado de cumplimiento de estos productos, afecta la consecución de los siguientes resultados de programa o proyectos sectoriales, incluidos en el PND 2015-2018, así como repercute en el objetivo sectorial, de mejorar la infraestructura de transportes en sus diferentes modalidades:

- ✓ Conectores viales para mejorar la transitabilidad en la Región Huetar Norte, Chorotega, Central y Huetar Caribe.
- ✓ Los Chiles-Río Pocosol-Río Infiernito de la Ruta Nacional No. 856 (Secciones 1 y 2).
- ✓ Tres cruces de caminos en Carretera de circunvalación mejorados mediante la construcción de intercambios.
- ✓ Tramo norte de carretera de circunvalación construido.
- ✓ Puentes de la RVN construidos.

- El **CTAC** informa que la ubicación de los indicadores en este rango, obedece a diferentes factores: por ejemplo los objetivos del programa “*Servicios de Dirección y Regulación Aérea*” su ejecución final no es de su competencia, por cuanto se refiere a la publicación de la Directriz denominada “*Directiva Operacional para regular el uso de Drones*” la cual es competencia del Poder Ejecutivo y no de su gestión; por su parte los cinco restantes indicadores que pertenecen al programa “*Desarrollo de Infraestructura y Sistemas*”, se informa que algunos inconvenientes que se presentaron para su cumplimiento, se relacionan con el Huracán Otto, y por ende, esto

impidió a la institución alcanzar mayores resultados; como ejemplo de ellos, es indicador relacionado con las mejoras del Aeródromo de Los Chiles que sufrieron un retraso; no obstante, a pesar de esto, la institución siguió con los trámites y logró avanzar; por otra parte, el incumplimiento más notorio se da en la reubicación del Hangar de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, que la solicitud del contratista se realizó hasta el tercer trimestre del 2016, lo cual atrasó su gestión e interfiere con el cumplimiento del PND.

Algunas de las medidas correctivas que la entidad aplicará será el cobro de multas a las empresas por los atrasos en que incurrir, así como proseguir la supervisión de los avances y realizar pruebas de calidad de los materiales utilizados y de las labores llevadas a cabo por dichas empresas, entre otras.

- El **INCOFER** señala que no logró alcanzar siete indicadores, la institución indica que en el caso de Transporte de Banano el incumplimiento obedece a un factor exógeno, producto de que la Compañía Bananera Estándar Fruit Co. Disminuyó la producción, provocando la baja en el transporte; también se presentó disminución en el Transporte de Acero.

Por último, en lo que respecta a la prestación de servicios (productos), el INCOFER señala que el Transporte en tren a Belén bajó, debido a la suspensión del servicio del tren N°1, por situaciones especiales; no obstante, no se indica cómo se afectó a la población objeto.

Algunas de las medidas correctivas que el Instituto considera aplicar, son: designar responsables, realizar reuniones semanales con la Comisión de Compras institucionales, implementar un Sistema Informático, gestionar con las Autoridades Superiores el traslado horizontal de personal temporal para dar soporte a áreas claves de la institución, entre otras.

- Sobre los indicadores que **JAPDEVA** no logró cumplir, se informa el incumplimiento obedece a que la institución no incorporó en su totalidad los recursos de superávit específico durante el periodo 2016, así como la gestión de licitaciones pendientes; no obstante, se aclara que el incumplimiento no afecta a la población objeto, por cuanto los beneficios que recibirá la población meta, serán a partir del año 2017 de acuerdo con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo. En lo que respecta indicador “*Construcción del puesto 5-7 en Moín*”, se informa que dicha situación no afecta a la población objetivo, ya que según el cronograma de actividades, la ejecución de la construcción del puesto 5-7 inicia en el 2018, trayendo como beneficio contar con más puestos de atraque y por ende genera economía a los usuarios, porque los buques estarían menos tiempo en el complejo portuario. Como aspecto negativo, los proyectos se atrasaron y los profesionales que estaban destinados para tales fines, se dedicaron a otros proyectos.

Sobre el indicador “*Cantidad de Pymes asesorados/año*”, se informa que a pesar de la baja ejecución, los avances alcanzados, brindan beneficios a la institución por cuanto los aportes realizados por otras instituciones, permiten incrementar la cantidad de Pymes que las unidades normalmente atienden.

Como medida correctiva, la institución considera que para los próximos periodos, va a realizar una mejor proyección de los recursos presupuestarios.

- En el caso del **Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)** se evidencia que la institución no logró superar el 90% de ejecución en sus indicadores, ya que en el caso del indicador “*Porcentaje de avance de la obra*”, que presenta un nivel de cumplimiento de 90% y se ubica en la efectividad de “Parcialmente Efectivo”, con una ejecución de recursos (recursos del Fidecomiso) en este mismo rango y el indicador “Porcentaje de avance de Obra” presenta un nivel de cumplimiento de 70%.
- Sobre los indicadores establecidos por el **Consejo Nacional de Concesiones (CNC)**, los cuales están vinculados con el PND, se informa que los avances son inferiores al 90%, ubicándose en el rango de “*Parcialmente efectivo*”; tanto en la ejecución del indicador como en la parte presupuestaria; no obstante, llama la atención que en el caso del avance de obra de la Fase 2A de la Terminal de Contenedores de Moín, la efectividad en este período es inferior al 90%, pero la ejecución presupuestaria supera el 90% de ejecución, al respecto, la institución aduce debilidades entre la planificación física y ejecución de los recursos.

En el caso de las estadísticas de accidentabilidad de la carretera concesionada para el corredor vial San José-Caldera, que tampoco alcanza el 90% de ejecución, muestra una relación directa entre la relación entre el avance y los recursos financieros ejecutados.

En términos generales, se indica que los avances de las obras estipuladas, los cuales son resultado de la vinculación con el PND y con la acción estratégica dentro del sector transporte e infraestructura, el CNC señala que a nivel general del éxito de la obra es de un 41,12% en términos de dragado, reclamación y mejoramiento en las áreas de terminal, abastecimiento de rocas, obras de protección, movilización en general y requerimientos generales en el sitio de campamentos, pero no indican la mejoría beneficio-país, ni la población-meta.

- El **COSEVI**, presenta incumplimiento en 14 indicadores, de los cuales 11 alcanzaron un avance “Parcialmente Efectivo” y los restantes 3 de “No Efectivo”; al respecto se informa que la población no se afectó con los servicios generados, sino que su ubicación obedece a bajos porcentajes de ejecución presupuestaria, que no incidieron en su mayoría en el alcance total de la meta, ejemplo de ello son: los servicios del proceso de acreditación de conductores donde los indicadores de persona matriculada en evaluación teórica, persona matriculada en prueba práctica y licencia emitida registraron porcentajes de cumplimiento de 132,97%, 132,63% y 98,68% en su orden.
- El **Consejo de Transporte Público (CTP)**, no fue efectivo en el cumplimiento de 7 metas, de las cuales la mayoría (6) están vinculadas con la parte sustantiva de la entidad, y se relacionan principalmente con la evaluación, calificación y fiscalización de la calidad del servicio que brinda el CTP, así como con la actualización del sistema de información geográfica de las rutas.

En términos generales los resultados esperados del Sector Infraestructura fueron relativamente bajos, por cuanto en su totalidad, alcanzando porcentajes entre 8% y 47% del total, entre los tres rangos de efectividad que se dieron, concluyéndose que el porcentaje más alto corresponde a los indicadores “No efectivos” y el más bajo (8%) a los “Efectivos”; situación que evidencia que las entidades del sector deben realizar una mejor planificación de metas, productos e indicadores y que no se vean afectados por factores

exógenos a su desempeño institucional, lo cual podrá traer mayores beneficios tanto a la población interna de cada institución como a nivel país.

6. CONCLUSIONES DEL SECTOR

De los informes de evaluación remitidos por las instituciones, se desprende que durante el periodo 2016 persistieron los mismos obstáculos y deficiencias que ha presentado el Sector año tras año, imposibilitando desarrollar el potencial que requiere el país, tales como: los atrasos en las expropiaciones de los terrenos, lentitud en los procesos de licitación, metas sin contar con los recursos económicos necesarios, mala formulación de proyectos y bajos niveles de ejecución del gasto en el cumplimiento de metas programadas, entre otros.

En relación con la gestión financiera se determinó que las 8 entidades del Sector Infraestructura y Transporte, si bien presentan un crecimiento del 9,7% en los recursos ejecutados en el 2016 (¢277.381,6 millones) en relación al 2015 (¢252.928,4 millones), al comparar esos montos con los recursos presupuestados, el porcentaje de ejecución para el 2016 es del 63,0%, apenas un 2,6% más que el porcentaje del 2015 (60,4%), denotando esto que la capacidad de gestión de las entidades para ejecutar los recursos, tanto los asignados por el Gobierno de la República (MOPT) como los ingresos propios, generados, entre otros, por la venta de bienes y servicios, no mostró cambios significativos con respecto al periodo previo.

7. RECOMENDACIÓN

Considerando lo señalado anteriormente y tomando en cuenta que la metodología de Gestión para Resultados en el Desarrollo (GpRD) iniciará hasta el año 2018, se considera que la Presidencia de la República, durante el periodo 2017 debería orientar los esfuerzos hacia la preparación de las bases para que las entidades se incorporen al Sistema GpRD, mediante la implementación de actividades de capacitación, planificación, formulación de indicadores o cualquier aspecto (tema) que las entidades consideren necesario para fortalecer y mejorar la gestión gerencial de los proyectos.

Asimismo, resulta relevante que cada institución u órgano se empodere de su propia gestión y formule metas sustantivas que realmente puedan alcanzar, para lo cual deben establecer los responsables de que estas se cumplan, a fin de que rindan cuentas al Ministro Rector del Sector.

Otro elemento a considerar es la necesidad de que se formule un plan de mediano y largo plazo del sector en coordinación con MIDEPLAN y que las metas e indicadores se gestionen en forma articulada entre las entidades que lo conforman, incluyendo municipios y comunidades con proyectos de infraestructura, de cara al mejoramiento de la gestión pública, así como la rendición de cuentas.

