



INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES
(INCOFER)
INFORME ANUAL DE EVALUACIÓN DE LOS
RESULTADOS FÍSICOS Y FINANCIEROS 2018

DE-035-2019

Secretaría Técnica de la Autoridad
Presupuestaria

1. ANALISIS INSTITUCIONAL

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles es una Empresa Pública no Financiera y se ubica en el Sector Transporte e Infraestructura bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas y Transporte como ente Rector.

Mediante la Ley No. 7001 se crea el INCOFER, como una institución de derecho público, con autonomía administrativa, personalidad jurídica y patrimonio propio, que se rige por las disposiciones establecidas en dicha normativa y sus reglamentos, así como otras leyes que la complementen; además, se le establecen como objetivos principales los siguientes:

- a) Fortalecer la economía del país mediante la administración de un moderno sistema de transporte ferroviario para el servicio de pasajeros y de carga. Además, podrá prestar servicios conexos con el citado sistema.
- b) Rehabilitar, estructurar y modernizar, tanto en lo que se refiere a vías, instalaciones y equipo rodante, como a su administración y prestación de servicios en general, los actuales ferrocarriles nacionales del Atlántico y eléctrico al Pacífico, a fin de integrarlos en un ferrocarril interoceánico nacional para la prestación del servicio.
- c) Estudiar, ejecutar y administrar toda nueva red ferroviaria que pueda integrarse a las actuales, a fin de habilitar zonas de producción del país. Los estudios comprenderán, además, la posibilidad de llevar a cabo una interconexión ferroviaria centroamericana.
- d) Electrificar, reconstruir y rectificar toda su red ferroviaria existente, dentro de los tres años posteriores a la vigencia de esta ley. Para estos fines el Instituto queda autorizado para contratar empréstitos directamente y construir gravámenes y, en cualquier forma legal, obtener recursos nacionales o extranjeros, sin que al efecto sea necesaria la autorización o aprobación de ningún organismo público, y para lo cual el Poder Ejecutivo otorgará los avales necesarios.

En el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 “Alberto Cañas Escalante”, la institución se ubica en el Sector de Transporte e Infraestructura, le corresponde atender los objetivos 1.9.2 “Mejorar la movilidad en el Gran Área metropolitana para contribuir al traslado de los usuarios” y 1.9.3 “Mejorar la capacidad de movilización de mercancías en el país, para contribuir al desarrollo económico”; sin embargo, en la Matriz de Articulación Plan Presupuesto (MAPP) de 2018, solo incorporaron recursos por ₡1.628,3 millones para el segundo objetivo, a fin de atender 36,1 Km de rehabilitación de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga.

El presupuesto del INCOFER está conformado por dos programas presupuestarios, denominados “Programa No.1-Administración” y “Programa No.2-Operación”; este último, encargado de la gestión sustantiva de la institución en materia de transporte ferroviario de carga y pasajeros.

2. ANALISIS FINANCIERO

El siguiente cuadro contiene los datos de los recursos presupuestados y ejecutados al 31 de diciembre de 2018, cubiertos con ingresos corrientes, de capital y de financiamiento (superávit).

Cuadro 2.1
Instituto Costarricense de Ferrocarriles
Comparativo del Monto Autorizado y Ejecutado por Partida Presupuestaria
Al 31 de diciembre 2018
En millones de colones y porcentajes

Partida	Presupuesto Definitivo	Presupuesto Ejecutado	% Ejecución
0-Remuneraciones	1.066,3	934,7	87,7%
1-Servicios	3.704,6	2.937,8	79,3%
2-Materiales y Suministros	2.742,8	1.435,3	52,3%
3-Intereses y Comisiones	7,0	6,0	86,3%
4-Activos Financieros	-	-	-
5-Bienes Duraderos	16.040,3	7.853,2	49,0%
6-Transferencias Corrientes	297,3	247,7	83,3%
7-Transferencias de Capital	-	-	-
8-Amortización	9,0	8,0	88,9%
9-Cuentas Especiales	23,7	-	-
SUB TOTAL	23.890,9	13.422,7	56,2%
Recursos de crédito público ^{1/}	-	-	-
TOTAL GENERAL	23.890,9	13.422,7	56,2%

Nota: ^{1/} corresponde tanto a financiamiento externo como interno.

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Tal como se puede observar en el cuadro anterior, en el año 2018 la ejecución presupuestaria del INCOFER fue de un 56,2%, la cual aumentó levemente con relación a la ejecución presupuestaria obtenida en el año 2017, que fue de un 51,9%, pero sigue siendo baja. Además, llama la atención que ninguna de las partidas presupuestarias del año 2018 alcanzó un porcentaje superior al 90,0% de ejecución, siendo la partida de amortización con un 88,9%, el nivel más alto por partida presupuestaria.

Durante el periodo 2018, la institución solicitó ampliar el gasto presupuestario máximo, por un monto de ¢16.598,3 millones, de los cuales se autorizaron ¢13.878,9 millones mediante oficio STAP-2073-2017 del 19 de diciembre del 2017 y ¢2.719,4 millones con el Decreto Ejecutivo No. 41199-H comunicado con oficio STAP-1026-2018 del 24 de julio de 2018, recursos que fueron incorporados en los presupuestos extraordinarios No. 01-2018 y 03-2018, para atender proyectos de mantenimiento y mejoramiento de la Red Ferroviaria Nacional, así como la adquisición de maquinaria y equipos que prestan servicio de transporte ferroviario en el país y apoyar la ejecución de los proyectos de inversión y de operación en materia ferroviaria nacional, en todas sus etapas. También para la elaboración de los estudios requeridos en el proyecto del Tren Rápido de Pasajeros y para el contrato suscrito con la empresa Desmantelamiento de la Catenaria, S. A., en lo que respecta a la prestación de servicios de conducción de trenes y mano de obra en los talleres, en los Sectores Caribe y Pacífico, entre otros.

Por otra parte, considerando la información de la liquidación presupuestaria al 31 de diciembre de 2018, en el cuadro siguiente se muestra los niveles de ejecución por programa presupuestario:

Cuadro 2.2
Instituto Costarricense de Ferrocarriles
Comparativo del monto presupuestado y ejecutado según programa
Al 31 de diciembre de 2018
En millones de colones y porcentajes

Programa	Presupuesto Definitivo	Presupuesto Ejecutado	% Ejecución
Programa 1 Administración	2 856,9	2 374,6	83,1%
Programa 2 Operación	21 034,0	11 048,1	52,5%
TOTAL GENERAL	23 890,9	13 422,7	56,2%

Nota: 1/ corresponde tanto a financiamiento externo como interno.

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución en el informe de liquidación presupuestaria de 2018.

Como se observa en el cuadro anterior, el INCOFER le asignó al programa sustantivo el 88,0% de los recursos presupuestarios, de los cuales solo ejecutaron el 52,5%, lo que podría incidir en el cumplimiento de los objetivos institucionales, y por ende en el servicio de transporte que brindan a la ciudadanía.

Sin embargo, el programa de administración con solo el 12,0% de los recursos, refleja un mejor nivel de ejecución, con un 83,1%.

A continuación, se presenta la información sobre los factores que según argumenta la institución, incidieron en la ejecución presupuestaria, en partidas con ejecuciones iguales o menores al 90%, así como las medidas correctivas que aplicaron para mejorar esos niveles de ejecución:

Cuadro 2.3
Instituto Costarricense de Ferrocarriles
Factores y acciones correctivas para resultados inferiores o iguales a 90% de ejecución
Al 31 de diciembre de 2018

Partida	Porcentaje de ejecución	Factores que incidieron en la subejecución	Indicar cómo el porcentaje de ejecución afectó la programación presupuestaria ^{1/}	Acciones correctivas para mejorar el resultado de ejecución ^{2/}	Observaciones
0- Remuneraciones	87,7%	Consideraron recursos por ₡31,0 millones para transferir a la Asociación Solidarista, pero la organización se constituyó hasta finales del periodo, afectando el nivel de ejecución.	No afecta la programación	Conformaron la Junta Directiva el 11 de noviembre de 2018.	La institución espera mejorar la ejecución de esta partida con la conformación de la Asociación. El porcentaje de ejecución de esta partida disminuyó con respecto al año 2017, que fue de un 89,0%.
1- Servicios	79,3%	Los recursos por ₡67,8 millones para el Proyecto de Pago Electrónico en el Transporte no los ejecutaron por un replanteamiento en el alcance por parte de la Comisión. La previsión de recursos por ₡53,85 millones para atención de emergencia del Proyecto de Mejora de la Red Ferroviaria no se ejecutó por corresponder a daños por eventos climáticos. Los recursos por ₡84,0 millones del Proyecto de Mejora Informática, quedaron como compromiso a cancelar en el año 2019. Ahorros por ₡110,9 millones, por una mayor estimación de recursos en los procesos de negociación con las Sociedades Anónimas que prestan servicios de conducción de trenes.	Reprogramaron los recursos para el periodo 2019.	Están valorando contratar los servicios de RACSA para el Proyecto de Pago Electrónico. Coordinar el proceso de adquisiciones a nivel institucional con las unidades ejecutoras, para mejorar el nivel de ejecución. Ajustar las previsiones presupuestarias a las nuevas condiciones de los contratos, y destinar los ahorros a financiar más servicios.	La institución esperaba mejorar su ejecución con la incorporación de recursos del presupuesto extraordinario; sin embargo, los niveles de ejecución se siguen viendo afectados por los procesos de contratación. Si bien este periodo mejoró un poco el nivel de ejecución con relación al año 2017, que fue de un 63,8%, denota que las acciones correctivas no han sido del todo efectivas, porque el INCOFER debe mejorar más la ejecución de los recursos.

Partida	Porcentaje de ejecución	Factores que incidieron en la subejecución	Indicar cómo el porcentaje de ejecución afectó la programación presupuestaria ^{1/}	Acciones correctivas para mejorar el resultado de ejecución ^{2/}	Observaciones
2- Materiales y Suministros	52,3%	Los retrasos en la incorporación de recursos solicitados por ampliación de límite, generaron atrasos en los procesos de contratación para la adquisición de bienes para el mejoramiento de la vía férrea. Algunos de los funcionarios en puestos claves a nivel institucional para la toma de decisiones técnicas se acogieron a la jubilación.	Los recursos los reprogramaron para el periodo 2019.	No indican	La institución no estableció medidas correctivas durante el primer semestre 2018. La opción de reprogramación de recursos, también la indicaron durante el año 2017. El nivel de ejecución disminuyó bastante, con relación al obtenido en el año 2017, que ascendió a un 81,5%.
3- Intereses y Comisiones	86,3%	La estimación del tipo de cambio fue mayor a lo efectivamente pagado.	No afecta la programación	No indican	Al tener una ejecución mayor al 45% en el primer semestre de 2018 la institución no estableció acciones correctivas para mejorar su cumplimiento. El nivel de ejecución de esta partida disminuyó con relación al año 2017, que fue de un 97,3%.
5- Bienes Duraderos	49,0%	El proceso de compra de trenes sufrió atrasos durante el año	Los recursos los reprogramaron para el periodo 2019.	No indican	La institución no indica alguna acción correctiva, pero espera con la reprogramación de recursos, hacer efectiva la compra de trenes el próximo año. Por lo general el INCOFER presenta niveles bajos de ejecución en esta partida, donde para el año 2017 fue de un 0%.
6- Transferencias Corrientes	83,3%	Los recursos asignados a la subpartida de Indemnizaciones, corresponden a una estimación y su ejecución depende del avance en los litigios.	Los recursos los reprogramaron para el periodo 2019.	No indican	El INCOFER no estableció acciones correctivas para realizar el próximo año. Sin embargo, el nivel de ejecución aumentó con respecto al alcanzado en el 2017 (46,3%).

Partida	Porcentaje de ejecución	Factores que incidieron en la subejecución	Indicar cómo el porcentaje de ejecución afectó la programación presupuestaria ^{1/}	Acciones correctivas para mejorar el resultado de ejecución ^{2/}	Observaciones
8- Amortización	88,9%	La estimación del tipo de cambio fue mayor a lo efectivamente pagado.	No afecta la programación	No indican	La institución no indica medidas correctivas para el 2019. El nivel de ejecución de esta partida mejoró con relación al 2017, que fue de un 62,1%.

Notas: 1/ Esta columna deben completarla únicamente las entidades que tienen producción cuantificable (productos, indicadores, metas).

2/ Indicar la fecha del 2019 en que iniciará la implementación de la acción correctiva.

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

De la información del cuadro anterior, se puede apreciar que la institución no estableció acciones correctivas para mejorar el resultado de ejecución en el año 2019 y solamente indica la reprogramación de recursos para el año siguiente en algunas de las subpartidas. Sin embargo, durante la evaluación del año 2017, la institución indicó que iban a coordinar con la Gerencia de Operaciones para que los procesos de contratación administrativa se realizaran con mayor efectividad; sin embargo, el nivel de ejecución fue muy poco lo que mejoró, reflejando que esas coordinaciones no fueron efectivas en el año 2018.

Considerando lo anterior, es importante que la institución considere los diferentes procesos que conlleva las contrataciones administrativas que realizan durante el año, para que el tiempo que requiere cada uno de ellos, no afecte la ejecución de los proyectos y por ende el cumplimiento de la programación estratégica institucional, así como los objetivos sectoriales del Plan Nacional de Desarrollo.

Adicionalmente, se recomienda establecer acciones correctivas que le permitan dar seguimiento a las diferentes actividades que requieran de proyecciones financieras u otro instrumento, a fin de que obtengan niveles más altos de ejecución, con un mayor aprovechamiento de los recursos con que cuenta; considerando que su gestión afecta también el servicio que brinda servicios a la población en general.

Sobre transferencias

Considerando el Informe de liquidación presupuestaria del año 2018, el INCOFER no presupuesta recursos para transferir a otras entidades, solamente incluye recursos para transferir a personas, pago de prestaciones, indemnizaciones y cuotas a organismos internacionales.

3. ANALISIS PROGRAMATICO

3.1 Programas sustantivos con producción no cuantificable

Este apartado no le aplica a la institución, debido a que todos los productos que ofrece son cuantificables.

3.2 Programas sustantivos con producción cuantificable

Para el único programa sustantivo, el INCOFER definió 9 productos, que están relacionados con el transporte de carga y el transporte de pasajeros, y se miden con la cantidad de cajas, toneladas o contenedores transportados y con la cantidad de pasajeros. Estos productos durante el periodo en estudio presentan un cumplimiento alto, un cumplimiento medio y un cumplimiento bajo, producto de una menor demanda en el transporte, reparación del equipo por fallas mecánicas, afectación en la vía férrea por eventos climáticos, entre otros factores.

No obstante, los logros obtenidos en la producción de este programa, no se relacionan con las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, que están relacionadas más bien a los proyectos de Transporte Rápido de Pasajeros y la Rehabilitación de la Red Ferroviaria Nacional para el Transporte de Carga.

Los grados de cumplimiento de las de las metas de producción y de los indicadores de desempeño asociados a los productos, se clasificaron de acuerdo con los siguientes parámetros:

Parámetros de cumplimiento	Rango
Cumplimiento Alto (CA)	Mayor o igual a 90%
Cumplimiento Medio (CM)	Menor o igual a 89,99% o igual a 50%
Cumplimiento Bajo (CB)	Menor o igual a 49,99%

Con base en la información suministrada por la institución y los parámetros anteriores, se presenta el grado de cumplimiento de las metas de producción propuestas por la institución para el periodo en estudio:

Cuadro 3.2.1
Instituto Costarricense de Ferrocarriles
Grado de cumplimiento de metas de producción por programa
Al 31 de diciembre de 2018

Programa	Producto	Unidad de medida	Meta			Grado de cumplimiento		
			Programada	Alcanzada	Porcentaje alcanzado	CA	CM	CB
Operaciones	Transporte de banano	cajas	4 925 000,0	1 878 743,0	38,1%			X
	Transporte de acero	toneladas	110 000	79 664	72,4%		X	
	Transporte de cartón y / o papel	contenedores	700	1 197	100,0%	X		
	Pasajeros turismo	cantidad de pasajeros	21 468	23 730	100,0%	X		
	Pasajeros tren Heredia	cantidad de pasajeros	1 530 160	1 188 138	77,6%		X	
	Pasajeros tren urbano	cantidad de pasajeros	819 176	664 418	81,1%		X	
	Pasajeros tren Cartago	cantidad de pasajeros	797 448	944 473	100,0%	X		
	Pasajeros tren Belén	cantidad de pasajeros	366 038	225 065	61,5%		X	
	Pasajeros tren Alajuela Heredia	cantidad de pasajeros	813 046	166 099	20,4%			X
Total						3	4	2

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Como se observa en el cuadro anterior, de las 9 metas de producción del Programa de Operaciones, 3 metas obtuvieron un cumplimiento alto, 4 metas un cumplimiento medio y 2 metas un cumplimiento bajo.

La institución indica que la meta de transporte de banano (38,2%), se vio afectada porque desde el año 2016 en el Ramal del Valle de La Estrella no están transportando el producto, por el mal estado de la vía férrea, ya que por las inclemencias del tiempo, han presentado deslaves, derrumbes e inundaciones y por reparación del equipo tractivo; también por la disminución en la producción de banano. Sin embargo, llama la atención que siendo este servicio de transporte el que más ingresos le genera a la institución, por concepto de transporte de carga, no hayan realizado las gestiones necesarias para reparar esa vía férrea.

El transporte de acero (72,4%) se afectó con las fallas mecánicas que sufrió el equipo, generando que no se movilizara la carga durante la reparación del mismo, así como por los daños en la vía férrea a causa de los temporales de la zona.

El grado de cumplimiento de las metas de Pasajeros tren Heredia (77,6%), Pasajeros tren urbano (81,1%), Pasajeros tren Belén (61,5%) y Pasajeros tren Alajuela-Heredia (20,4%), obedece a la disminución en la cantidad de viajes, por mantenimiento preventivo y correctivo del equipo. Además, la ruta Alajuela – Heredia, se afectó más porque la proyección de la meta consideraba la cantidad de pasajeros movilizados en el año 2017, durante todo el día, mientras que durante el periodo en estudio la cantidad de pasajeros disminuyó por la tarifa alta del servicio de transporte.

La mayoría de las justificaciones presentadas por la institución sobre los incumplimientos en las metas, son iguales a las señaladas en el periodo 2017; así como el hecho de no consignar acciones correctivas para aplicar en el programa, junto con la demás información requerida, afín de mejorar la gestión institucional, y por ende el servicio de transporte de pasajeros y carga que brinda a la ciudadanía.

En el cuadro siguiente, se detalla el grado de cumplimiento de indicadores de desempeño asociados al producto de la institución, durante el periodo en estudio:

Cuadro 3.2.2.
Instituto Costarricense de Ferrocarriles
Grado de cumplimiento de indicadores de desempeño asociados al producto
Al 31 de diciembre de 2018

Programa	Producto	Nombre del Indicador	Meta			Grado de cumplimiento			
			Programado	Alcanzado	Porcentaje alcanzado	CA	CM	CB	
	Transporte de banano	Cajas de banano transportadas	4.925.000,0	1.878.743,0	38,1%			X	
	Transporte de acero	Toneladas de acero transportadas	110.000	79.664	72,4%		X		
	Transporte de cartón y / o papel	Cantidad de contenedores transportados	700	1.197	100,0%	X			
	Pasajeros turismo	Cantidad de pasajeros transportados	21.468	22.740	100,0%	X			
Operaciones	Pasajeros tren Heredia	Cantidad de pasajeros transportados	1.530.160	1.188.138	77,6%		X		
	Pasajeros tren urbano	Cantidad de pasajeros transportados	819.176	664.418	81,1%		X		
	Pasajeros tren Cartago	Cantidad de pasajeros transportados	797.448	944.473	100,0%	X			
	Pasajeros tren Belén	Cantidad de pasajeros transportados	366.038	225.065	61,5%		X		
	Pasajeros tren Alajuela Heredia	Cantidad de pasajeros transportados	813.046	166.099	20,4%			X	
						Total	3	4	2

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Con relación al cuadro anterior, al incluir la institución como indicador de desempeño asociado al producto, la unidad de medida del producto consignada en el cuadro 3.2.1, con una leve diferencia en la redacción, pero con la misma meta programada y alcanzada, con excepción de la cantidad de pasajeros transportados para el producto pasajeros de turismo; que generan el mismo grado de cumplimiento en las metas de indicadores, por lo que no se considera necesario repetir de nuevo los comentarios contemplado para ese cuadro. Sin embargo, llama la atención que la institución en la información remitida incluyera otras cantidades en los porcentajes alcanzados para las metas de los Pasajeros tren urbano Pavas – Curridabat, Cartago, Belén y Alajuela.

Es importante indicar que, considerando los cumplimientos de las metas de producción obtenidas por el INCOFER durante el periodo en estudio, está contribuyendo parcialmente con la atención de la misión institucional, por cuanto establece el brindar servicios de transportes ferroviarios modernos, sostenibles y eficientes.

Por otra parte, los indicadores de gestión de la institución, incluidos en el informe de evaluación, no están relacionados con el logro de las metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018. La meta de 100% construida I Etapa del Transporte Rápido de Pasajeros (TRP) Tramo: San José-Cartago, no tenía asignado recursos para el 2018 en la MAPP, para la cual la institución informa que este proyecto cuenta con un estudio de prefactibilidad, y que de los posibles escenarios que tenían, fue inscrito el escenario 2 ante MIDEPLAN, que se financia con fondos del Banco Centroamericano de Integración Económica.

Durante el periodo en estudio, realizaron un “Estudio de Ingeniería de valor del Proyecto del Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM), mediante convenio de transferencia no reembolsable suscrito entre el Fondo de Preinversión del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) por ¢12.790.800,00 –US\$52.360,00”, afín de que optimizar el costo, soluciones de infraestructura y de ingeniería ferroviaria propuesta en su oportunidad para el proyecto, sin afectar la calidad de solución y operación del sistema. Estos estudios constituyen el insumo para la contratación del estudio de factibilidad que inició la institución en el mes de noviembre de 2018, pero que no fue adjudicarla en firme, el cual está programado que finalice en diciembre de 2019, para sacar a licitación la concesión del diseño, construcción y operación del Tren eléctrico del GAM en el primer trimestre de 2020.

Con respecto a la meta de 36,1 Km de rehabilitación de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga establecida en el PND para el año 2018, indica la institución que dieron mantenimiento ordinario / transitabilidad a 32,63 km, reconstrucción a 3,21 km y vía nueva a 4,81 km, para un total de 40,65 km.

4. ANALISIS DE LA EFECTIVIDAD INSTITUCIONAL

Con el fin de evaluar la efectividad se evalúan los niveles de cumplimiento obtenidos por la institución tanto a nivel de ejecución financiera como programática, para ello se utilizarán los siguientes parámetros:

Efectividad	Nivel de Cumplimiento
Efectivo	Mayor o igual a 90%
Parcialmente efectivo	Menor o igual a 89,99% o igual a 50%
No efectivo	Menor o igual a 49,99%

De conformidad con lo anterior y tomando en consideración lo indicado en los apartados anteriores del presente informe, se presenta en el cuadro siguiente, la valoración del nivel de cumplimiento de la gestión institucional, para determinar la efectividad mostrada en el periodo en estudio, tanto por programa como institucional:

Cuadro 4.1
Instituto Costarricense de Ferrocarriles
Cantidad de productos e indicadores por programa sustantivo y efectividad
Al 31 de diciembre de 2018

Programa	Cantidad Metas de Producción (unidades de medida)	% alcanzado promedio unidad de medida	Cantidad Indicadores de desempeño	% alcanzado promedio indicadores	% Ejecución	Nivel de cumplimiento	Efectividad
Operaciones	9	72,4%	9	72,4%	52,5%	66,4%	Parcialmente efectivo
Total	9	72,4%	9	72,4%	52,5%	66,4%	Parcialmente efectivo

Nota: En los casos que la producción no sea cuantificable no se aplicará la efectividad.

Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por la institución.

Tal y como se refleja en el cuadro anterior, la efectividad de la institución se ubica en “Parcialmente efectivo”, con un nivel de cumplimiento de un 66,4%, considerando el porcentaje promedio alcanzado en las unidades de medida del producto y en los indicadores de desempeño, así como el porcentaje de ejecución del programa presupuestario.

Sin embargo, llama la atención que el porcentaje promedio alcanzado en las unidades de medida y en los indicadores de desempeño sea más alto que el porcentaje de ejecución de los recursos del Programa de Operaciones, denotando que los recursos asignados para el cumplimiento de cada una de las metas de producción estén sobreestimados para algunas de ellas.

Adicionalmente, la institución no justifica porque las metas de producción con un nivel de cumplimiento alto, presentan un porcentaje de ejecución de recursos superior al 100%.

Si bien la institución argumenta la necesidad de reparación o mantenimiento de las máquinas, así como los inconvenientes en la vía férrea como justificación para no brindar el servicio de transporte de pasajeros y carga conforme lo programado, estas justificaciones han sido reiterativas en los informes de los años 2016 y 2017, lo que le impide al INCOFER cumplir con la misión institucional y los compromisos adquiridos en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018.

Lo anterior, refleja la necesidad que tiene la institución de establecer acciones correctivas que le permita mejorar el servicio de transporte que brinda a la población, y por ende obtener una mejor ejecución de los recursos presupuestarios con que cuenta.

5. OBSERVACIONES

Del estudio realizado, se tienen las siguientes observaciones:

- El Instituto Costarricense de Ferrocarriles no presentó toda la información requerida en el oficio STAP-CIRCULAR 1877-2018, en el informe de evaluación remitido.
- Al no establecer el INCOFER acciones correctivas en el primer semestre para lograr el cumplimiento de las metas de producción, no es posible medir su efectividad en la gestión institucional.
- Llama la atención de que solo el 33,3% de las metas de producción del único programa sustantivo que tiene el INCOFER, presentan un nivel de cumplimiento alto.
- La definición de productos del programa sustantivo de la institución podría mejorar, considerando su beneficiario final, es decir la población que atiende.
- El nivel de “Parcialmente efectivo” en la gestión institucional, incide en el cumplimiento de la misión institucional y en el logro de los compromisos adquiridos por el INCOFER en el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018.
- El proceso de programación de la institución y la ejecución de los recursos debe mejorar; así como el establecimiento de acciones correctivas que le permitan dar seguimiento a las

diferentes actividades que inciden en su gestión institucional, para que puedan hacer un uso más eficiente de los recursos con que cuenta; considerando también el servicio que brinda a la población en general.

6. RECOMENDACIONES

La institución deberá considerar los plazos requeridos en cada uno de los procesos de contratación administrativa, en el establecimiento de las metas de producción o ejecución de los proyectos.

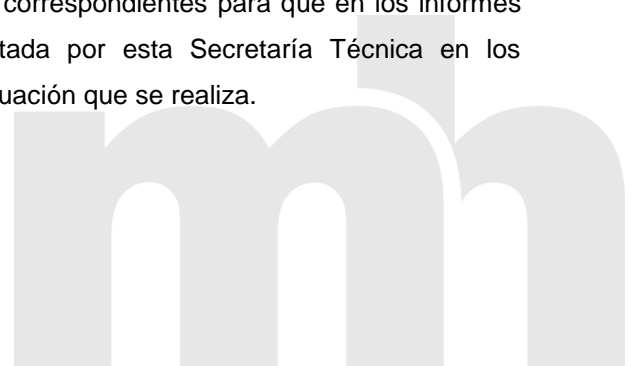
Además debe considerar en la programación de las metas de producción, los resultados logrados en los últimos periodos, para que estas no se sobreestimen o subestimen; así como de los recursos presupuestarios asignados para su cumplimiento, de acuerdo con las prioridades institucionales.

También, deberá establecer acciones correctivas que contribuyan a mejorar la efectividad de las metas de producción e indicadores de desempeño, y por ende de los recursos asignados para su cumplimiento.

7. DISPOSICIONES

La institución debe establecer las acciones correctivas necesarias que le permitan mejorar la programación y asignación presupuestaria de las metas de producción e indicadores de desempeño, para que contribuyan a medir su gestión institucional y el cumplimiento de su misión, para que el servicio que brindan a la ciudadanía costarricense sea eficiente.

Adicionalmente, la institución debe tomar las medidas correspondientes para que en los informes de evaluación se incluya toda la información solicitada por esta Secretaría Técnica en los requerimientos, afín de que no limite el proceso de evaluación que se realiza.



Elaborado por: Rosibel Vargas Segura Analista Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria

