



Informe

MH-DGPN-UAPI-INF-0001-2025

INFORME DE EVALUACIÓN FÍSICA Y
FINANCIERA DE LA EJECUCIÓN DEL
PRESUPUESTO DEL EJERCICIO
ECONÓMICO 2024 DEL MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Dirección General de Presupuesto Nacional
Febrero, 2025
Versión 01



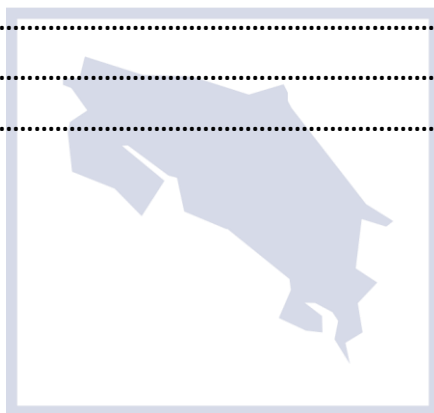
MINISTERIO
DE HACIENDA

GOBIERNO
DE COSTA RICA



CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	2
1. ASPECTOS GENERALES DE LA ENTIDAD	3
2. GESTIÓN FINANCIERA	6
2.1 ANÁLISIS INSTITUCIONAL.....	7
2.2 FACTORES QUE INCIDIERON EN EL NIVEL DE EJECUCIÓN	13
2.3 ACCIONES DE DIRECCIÓN, COORDINACIÓN Y VIGILANCIA SOBRE TRANSFERENCIAS A INSTITUCIONES DESCENTRALIZADAS Y LOS ÓRGANOS DESCONCENTRADOS DE ESTAS.	18
2.4 NORMAS DE EJECUCIÓN.....	24
3. APARTADO DE GESTIÓN	24
3.1 CONTRIBUCIÓN A LA GESTIÓN INSTITUCIONAL.....	25
3.2 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LAS UNIDADES DE MEDIDA	30
3.3 ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LOS INDICADORES	35
4. EFECTIVIDAD.....	38
5. CONCLUSIONES.....	42
6.RECOMENDACIONES.....	44
ANEXOS.....	47





INTRODUCCIÓN

La Dirección General de Presupuesto Nacional (DGPN) del Ministerio de Hacienda (MH), como rector del subsistema de presupuesto definido en la Ley 8131 “Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos”, tiene bajo su responsabilidad presentar el informe final sobre resultados de cada uno de los títulos que integran el Presupuesto Nacional, en esta ocasión correspondientes a la Ley 10.427 Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico del 2024 y sus reformas.

El presente informe tiene como finalidad evaluar los resultados físicos y financieros de la ejecución del presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) que formó parte del Presupuesto de la República para el 2024; en atención a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y su Reglamento.

El informe se estructura con seis apartados, el primero sobre aspectos generales de la institución, el segundo sobre gestión financiera, el tercero sobre la gestión física, el cuarto hace referencia a la efectividad de los programas, el quinto a las conclusiones y el sexto contiene las recomendaciones.



1. ASPECTOS GENERALES DE LA ENTIDAD

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes es el órgano rector del Sector Infraestructura y Transportes; responsable de regular y controlar el transporte, así como de ejecutar obras seguras y eficientes, con el objetivo de contribuir al crecimiento económico social en armonía con el ambiente. La propuesta de valor a los administrados se fundamenta en decisiones oportunas, productividad y transparencia en la gestión, con el propósito de mejorar la competitividad del país y con ello la calidad de vida de sus habitantes.

El MOPT y sus órganos adscritos tienen competencia y relación directa en el cumplimiento de metas, tanto en infraestructura, como en transporte y seguridad vial, así como en puertos, ferrocarriles y aeropuertos, con el fin de avanzar en la modernización y calidad de la infraestructura, para lo cual resulta de suma importancia el desarrollo de intervenciones públicas estratégicas que permitan solventar las problemáticas estructurales actuales, así como potenciar oportunidades de desarrollo, compromisos que se encuentran incluidos en el Presupuesto Nacional y en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) “Rogelio Fernández Güell” 2023–2026 a través de los siguientes objetivos de intervención pública.

- Aumentar el nivel de servicio de las Vías del Corredor Vial San José – San Ramón, Ruta Nacional N° 1, mediante la mejora de su estado e incremento de la capacidad.
- Garantizar el tránsito seguro de personas y mercancías por el puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional 32, readecuando la capacidad estructural del puente, por medio de reforzamiento de estructuras y reparación de daños.



- Mejorar el estado y capacidad de la red vial nacional por medio de la construcción de la ruta nacional 39 (Circunvalación Norte), sección Uruca (ruta nacional 108)–ruta nacional 32 (carretera Braulio Carrillo)–Calle Blancos (ent. Ruta Nacional No. 109), que contribuya a mejorar el traslado eficiente, económico y seguro de personas y mercancías, al reducir el congestionamiento vial en el Área Metropolitana.
- Mejorar la movilidad de las personas y mercancías por medio de la construcción, rehabilitación y sustitución de puentes a nivel nacional para promover el desarrollo económico del país.
- Dotar al Gobierno Central de infraestructura propia funcional, para albergar sus dependencias, acorde con sus necesidades espaciales, de gestión institucional interna y externa, cumpliendo de forma integral con el desarrollo urbano equilibrado y contemplando el componente financiero óptimo, que permita la reducción del gasto público y un componente ambiental en beneficio de la población en general y de la naturaleza.
- Mejorar la capacidad del corredor vial San José Caldera, mediante la ampliación a 6 carriles del tramo San José–Ciudad Colón y a 4 carriles de los tramos Ciudad Colón–Orotina y Orotina–Caldera, para reducir los costos y tiempos de transporte de personas y carga a lo largo del corredor vial a intervenir.
- Mejorar el corredor vial entre el centro de la ciudad de San José y las cercanías de la ciudad de Cartago, esto mediante la figura de Concesión de Obra Pública con Servicio Público, la cual permita gestionar los procesos de diseño, operación y mantenimiento durante todo el período del proyecto con altos niveles de calidad, de manera que permita reducir los costos y tiempos de transporte de personas y carga a lo largo del corredor vial a intervenir.



- Mejorar la infraestructura de comunidades urbanas y rurales, mediante la construcción y rehabilitación de caminos y puentes de la red vial cantonal.
- Aumentar la capacidad operativa del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para mejorar los servicios de infraestructura y navegación aérea
- Promover la operación de carga en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós para brindar otras alternativas de transporte de productos de la Región Chorotega
- Mejorar la seguridad aeroportuaria para los servicios en terminal de pasajeros y operación de aeronaves categoría OACI C o mayor
- Construir una nueva Terminal de pasajeros, accesos y plataforma para seis posiciones en el Aeródromo de La Managua Quepos para mejorar la atención de los usuarios.
- Aumentar la capacidad de Infraestructura Aeroportuaria en la Región Brunca para recibir y despachar tránsito aéreo internacional.

En el programa 332-00, Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) se encuentran intervenciones como la rehabilitación y ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional 32, sección, intersección con la Ruta Nacional 4, donde la meta programada fue 95% de lo cual se alcanzó un 91.40% de avance, para lo que se realizó una reingeniería de las obras pendientes de manera que la empresa constructora empezara a construir obras en el derecho de vía y no tuviera retrasos por las expropiaciones pendientes. También trabajaron en la rehabilitación del puente sobre el Río Virilla en la Ruta Nacional No. 32, obra que alcanzó el 100,00% y que se ejecutó sobre el concepto de llave en mano, mediante el Memorándum de Acuerdo con UNOPS. Adicionalmente el programa logró la finalización y puesta en operación de los puentes sobre Quebrada Valverde. ruta nacional 717,



punto sobre el Río Tempisque ruta nacional 18 y la estructura de drenaje mayor sobre río Birrís en la ruta nacional 402

En el caso del programa 333-00, Consejo Técnico de Aviación Civil, dentro de las acciones realizadas para contribuir en el logro del PNDIP 2023-2026 describe el proyecto relacionado con la construcción y ampliación de la pista área de maniobras y obras conexas del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), que es administrado por la Comisión Nacional de Emergencias (CNE), mismo que cuenta con la fase de preinversión completa y se desarrolló la fase de licitación y adjudicación y que actualmente se encuentra en fase de ejecución de obras de rehabilitación de la pista. La orden de inicio de la fase III Construcción de Pista AIDOQ se dio el 04 de marzo del 2024 y se estimó un avance de obras físico general de 34,00%, se estima su conclusión para el mes de mayo 2025. Adicionalmente lograron la adquisición de cuatro nuevos equipos para extinción de incendios, para operar en la Estación de Bomberos del Aeropuerto Internacional Juan Santamaria (AIJS), los cuales entraron en funcionamiento el 28 de noviembre 2024.

2. Gestión Financiera

Los recursos asignados al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, mediante Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2024, No. 10.427, ascendieron a la suma de ¢438,093,94 millones, al cierre del período presentó un presupuesto final autorizado por un monto de ¢432.181,21 millones, reflejando un decrecimiento de 1,35% (¢5.912,73 millones). Además, se mostró una ejecución de 90,47%, aumentando en 1,73 puntos porcentuales respecto al ejercicio 2023 donde obtuvo 88,74%, y donde dejó de ejecutar un monto de ¢41.181,87 millones frente a los ¢48.686,60 no ejecutados en el 2024.



Es importante indicar que la información utilizada para este apartado se obtuvo del SIGAF con corte al 17 de enero 2025, lo que implica que los datos utilizados son preliminares en virtud que la liquidación definitiva, que le compete emitir a la Contabilidad Nacional, aún no estaba disponible a esa fecha. Además, el análisis de las cifras estará referenciado, únicamente, a los recursos internos.

2.1 Análisis Institucional

Los recursos del 2024 asignado a este título presupuestario se distribuyeron en 11 centros gestores, según el siguiente detalle:

Cuadro 1. Ejecución del presupuesto por centro gestor
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024
(en millones de colones y porcentajes)

Centro gestor	Presupuesto Final ^{1/}	Presupuesto ejecutado ^{2/}	Porcentaje de ejecución
209 Ministerio de Obras Públicas y Transportes	432 181,21	390 999,34	90,47%
326 00 Administración Superior	22 965,43	20 907,54	91,04%
327 00 Atención de Infraestructura Vial	148 260,83	139 324,29	93,97%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	2 673,69	2 202,18	82,36%
329 00 Edificaciones Nacionales	3 032,90	2 320,77	76,52%
330 00 Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	5 090,71	4 617,57	90,71%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	26 238,45	23 560,48	89,79%
331 02 Tribunal Administrativo de Transporte	608,07	575,60	94,66%
331 03 Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	20 341,96	19 360,14	95,17%
331 04 Consejo de Transporte Público (CTP)	4 215,64	4 028,50	95,56%
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	163 524,97	140 821,41	86,12%
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	35 228,56	33 280,86	94,47%

Fuente: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera.

^{1/} Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2024, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante ese año.

^{2/} Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

De los datos del cuadro anterior se desprende que el 80,29% del total de los recursos de MOPT se concentra en 3 centros gestores: 327-00 Atención de Infraestructura Vial (34,30%), 332-00 Consejo Nacional de



Viabilidad (37,84%) y 333-00 Consejo Técnico de Aviación Civil (8,15%).

El siguiente cuadro muestra la ejecución financiera de la institución por partida presupuestaria, el análisis hará énfasis sobre aquellas partidas que alcanzaron un nivel de ejecución menor o igual al 90,00%.

Cuadro 2. Ejecución financiera institucional por clasificación objeto del gasto ^{1/}
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2023 y 2024
(en millones de colones y porcentajes)

Partida Objeto del Gasto	2023			2024			Nivel de Participación 2024		Variación del Gasto Ejecutado 2024 / 2023
	Presupuesto Final ^{2/}	Presupuesto Ejecutado ^{3/}	Nivel de Ejecución	Presupuesto Final ^{2/}	Presupuesto Ejecutado ^{3/}	Nivel de Ejecución	Presupuesto Final	Presupuesto Ejecutado	
PRESUPUESTO TOTAL	432 556,12	383 869,52	88,74%	432 181,21	390 999,34	90,47%	100,00%	100,00%	1,86%
0 Remuneraciones	73 668,58	63 998,24	86,87%	74 427,14	68 514,77	92,06%	17,22%	17,52%	7,06%
1 Servicios	118 731,75	101 062,79	85,12%	113 484,67	95 684,80	84,32%	26,26%	24,47%	-5,32%
2 Materiales y Suministros	7 926,57	5 793,75	73,09%	7 033,19	5 248,84	74,63%	1,63%	1,34%	-9,41%
3 Intereses	10 224,50	9 509,04	93,00%	9 928,33	9 600,07	96,69%	2,30%	2,46%	0,96%
4 Activos Financieros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5 Bienes Duraderos	49 760,24	42 238,14	84,88%	50 528,43	40 412,10	79,98%	11,69%	10,34%	-4,32%
6 Transferencias Corrientes	18 073,79	16 795,15	92,93%	17 225,64	15 971,86	92,72%	3,99%	4,08%	-4,90%
7 Transferencias de Capital	133 322,34	125 204,42	93,91%	140 688,44	137 202,40	97,52%	32,55%	35,09%	9,58%
8 Amortización	20 848,35	19 267,99	92,42%	18 865,37	18 364,51	97,35%	4,37%	4,70%	-4,69%
9 Cuentas Especiales	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fuente: Sistema Integrado de Gestión de la Administración Financiera (Liquidación 2023 y Liquidación Preliminar 2024).

^{1/} Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.

^{2/} Corresponde al presupuesto al 31 de diciembre del 2023 y 2024, que incluye las modificaciones presupuestarias realizadas durante esos periodos.

^{3/} Se refiere al devengado, que consiste en el reconocimiento del gasto por la recepción a conformidad, por parte del órgano respectivo, de cualquier clase de bien y servicios contratados o consumidos, durante el ejercicio económico, independientemente de cuando se efectúe el pago de la obligación.

El presupuesto final asignado en la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2024, No. 10427, al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), ascendió a un monto de ₡432.181,21 millones, considerando solo los recursos internos, de los cuales logró un porcentaje de ejecución total de 90,47%, que con respecto al período 2023 es 1,86% mayor, lo que implica en términos absolutos ₡7.129,82 millones más de lo ejecutado en el año



2023. Las mejores ejecuciones se concentran en las partidas de transferencias de capital (97,52%), amortización (97,35%) e Intereses (96,69%), mientras que, en las partidas con ejecuciones más bajas se encuentran Materiales y suministros (74,63%) y Bienes duraderos (79,98%).

La disminución de ¢5.912,73 millones con respecto al presupuesto aprobado se debió al efecto del aumento por un monto de ¢403,32 millones, incluido en el sexto presupuesto extraordinario de la República y quinta modificación legislativa, por la aplicación del ajuste técnico al salario de los cuerpos policiales, además de la rebaja por la suma de ¢1.429,07 millones, incluido en el quinto presupuesto extraordinario de la República y cuarta modificación legislativa con la finalidad de redirigir recursos que no lograrían ejecutarse en lo que restaba del ejercicio económico por parte del MOPT y que, por tanto, podrían ser cedidos para ser redistribuidos en necesidades de otros ministerios, como lo representaba la atención de la resolución No. 2024021400, mediante la cual la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia ordena al Ministerio de Hacienda girar al Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares (FODESAF), además, se aplicó una rebaja por ¢4.886,98 millones en el sexto presupuesto extraordinario de la República y quinta modificación legislativa, mediante el cual se dio cumplimiento a la norma de ejecución incluida en el numeral 10 del artículo 7, de la No. 10.427 en lo referente a los recursos de plazas vacantes del primer semestre 2024, pluses asociados y las respectivas contribuciones sociales.

El ministerio también tuvo participación en el tercer presupuesto extraordinario de la República y segunda modificación legislativa, en el cual se consideraba traslado de recursos entre programas.



Adicional a la participación que tuvo el ministerio en los 4 presupuestos extraordinarios mencionados anteriormente, también participó en 7 traslados de partidas de aprobación ejecutiva, requeridos para cubrir los compromisos no devengados, tres de estos para ajustar los recursos a las necesidades y prioridades de los centros gestores que conforman el MOPT, reajustar los recursos que se distribuyen a las municipalidades producto de la ley No. 8114, para financiar faltantes de aguinaldo y para incorporar los recursos externos de la Ley No. 9899, contrato de préstamo N°5823/OC-CR y reforma a la Ley No. 9988 de fondo de avales, Crédito BCIE No.2252-MOPT, ya que se contaba con el bloque legal para realizar las incorporaciones mediante decreto ejecutivo.

Según manifiesta el ministerio, las modificaciones legislativas y ejecutivas resultan una herramienta favorable para solventar las necesidades que se presentan, así como para la oportuna administración y ejecución de los remanentes o sobrantes que se van generando durante el año producto de procesos de contratación infructuosos, diferencial cambiario o bienes o servicios que se adquieren a un precio inferior del estimado.

En términos generales se puede indicar que la mayor ejecución del presupuesto se centraliza en las transferencias de capital, así como de la amortización de préstamos, las cuales permitieron mejorar el porcentaje de ejecución del 2024 con respecto al 2023; sin embargo, en tres partidas presupuestarias se presentan ejecuciones por debajo de 90,00%: Servicios (84,32%), Materiales y suministros (74,63%) y bienes duraderos (79.98%).

En la partida de Servicios se reflejan contratos continuados de pago periódico (servicios públicos, alquileres, limpieza, seguridad y vigilancia, entre otros) que normalmente generan compromisos no devengados que



deben arrastrarse al siguiente periodo para asegurar la continuidad de los servicios, situación que afecta el porcentaje de ejecución de la partida, además, afectaron la ejecución de esta partida las gestiones de materia de contratación pública, como retrasos o declaratorias infructuosas, atrasos en la facturación por parte de proveedores, la necesidad de actualización de procedimientos internos en materia de capacitación y la atención de otras prioridades institucionales.

Para la partida Materiales y suministros, en algunas compras realizadas mediante convenio marco se presentaron situaciones particulares, en algunos casos los proveedores comerciales rechazaron las órdenes de pedido, argumentando que poseen un desabastecimiento de bienes, por situaciones de índole mundial, debido a la falta de materia prima y a la poca disponibilidad de contenedores para importación, aspectos que repercutieron de manera directa en el porcentaje de ejecución. Así mismo, procesos de contratación que no lograron ejecutarse en tiempo y que generaron remanentes o no devengados en la partida.

Por otra parte, en la partida Bienes duraderos, la institución señala que existieron retrasos en el proceso de contratación administrativa, lo que ocasionó que algunas compras no se concretaran a tiempo, además que algunas contrataciones resultaron infructuosas por falta de oferentes o por no cumplir con los requisitos establecidos. También la atención de prioridades institucionales, como el nivel de servicios, proyectos plurianuales y el Programa de Emergencia para la Reconstrucción Integral y Resiliente de Infraestructura PROERI, junto con la limitada capacidad de recursos humanos, impidió la gestión oportuna de la contratación de bienes, adicional a que en algunos casos se presentaron retrasos en la presentación de facturas por parte de los contratistas, lo que causó retrasos en el avance de las obras y el pago correspondiente.



En el siguiente cuadro se muestra, a nivel de partida, la información de los compromisos no devengados del 2023 y su ejecución durante el 2024.

Cuadro 3. Compromisos no devengados (CND) del 2023

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Al 31 de diciembre de 2024

(en millones de colones y porcentaje)

Partida Objeto del Gasto ^{1/}	Monto del CND ^{2/}	CND Ejecutado	Nivel de ejecución
TOTAL	37 646,02	30 193,97	80,20%
Remuneraciones	-	-	-
Servicios	29 517,34	22 344,38	75,70%
Materiales y Suministros	731,97	684,79	93,55%
Intereses	-	-	-
Activos Financieros	-	-	-
Bienes Duraderos	6 677,66	6 445,80	96,53%
Transferencias Corrientes	219,05	219,00	99,98%
Transferencias de Capital	500,00	500,00	100,00%
Amortización	-	-	-
Cuentas Especiales	-	-	-

Fuente: Datos suministrados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes

^{1/} Corresponde a recursos de fuentes internas de financiamiento.

^{2/} Corresponde al monto certificado por la Contabilidad Nacional de los Compromisos No Devengados (CND) del 2023.

Los Compromisos No Devengados (CND) trasladados del 2023 al 2024, corresponden a las partidas de Servicios, Materiales y Suministros, Bienes duraderos, Transferencias corrientes y Transferencias de capital, en los cuales la Contabilidad Nacional certificó por este concepto la suma de €37.646,02 millones, de cuyo monto se ejecutó finalmente la suma total de €30.193,97 millones; por lo que, si al nivel de ejecución obtenido al finalizar el año a nivel institucional se le resta el efecto correspondiente



a esos recursos, se obtiene que la ejecución asociada propiamente al presupuesto del 2024 es menor, y se estaría situando en 83,48%.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes no incluyó comentarios en cuanto a la posible afectación sufrida en programación física en la institución ni en la planificación de compras la institución que podrían derivarse del cumplimiento de los compromisos no devengados del año anterior.

2.2 FACTORES QUE INCIDIERON EN EL NIVEL DE EJECUCIÓN

A continuación, se presentan los factores¹ que incidieron en la ejecución de la institución por centro gestor que tuvieron una ejecución menor al 90,00% en el ejercicio presupuestario 2024.

Cuadro 4. Factores que incidieron en la ejecución del presupuesto por centro gestor

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024

Centro Gestor	Factores								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Total	-	-	2	9	13	3	6	-	10
326 00 Administración Superior	-	-	-	1	-	-	2	-	-
327 00 Atención de Infraestructura Vial	-	-	2	1	1	-	-	-	2
328 00 Puertos y Regulación Marítima	-	-	-	1	4	-	-	-	1
329 00 Edificaciones Nacionales	-	-	-	2	1	-	-	-	-
330 00 Consejo Nacional de Concesiones (CNC)	-	-	-	-	-	-	2	-	-
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	-	-	-	-	3	-	-	-	-
331 02 Tribunal Administrativo de Transporte	-	-	-	-	-	3	-	-	4
331 03 Consejo de Seguridad Vial (COSEVI)	-	-	-	1	1	-	-	-	-
332 00 Consejo Nacional de Vialidad (Conavi)	-	-	-	2	3	-	1	-	3
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	-	-	-	1	-	-	1	-	-

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por los centros gestores.

¹Los factores definidos por la DGPN son los siguientes:

- 1) Aplicación de directrices presidenciales.
- 2) Lineamientos de los entes rectores de la Administración Financiera.
- 3) Políticas administrativas institucionales que ocasionen cambios en la ejecución de recursos y generen ahorros o mayor gasto.
- 4) Problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa.
- 5) Variación en la estimación de recursos.
- 6) Liberación de cuota insuficiente.
- 7) Desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado.
- 8) Normas de ejecución para el ejercicio presupuestario 2024.
- 9) Otros.



A continuación, se enumeran los factores que incidieron en la ejecución presupuestaria mencionados por los centros gestores del MOPT.

326 -00 Administración Superior

Este programa menciona los problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa, como uno de factores que incidieron en el nivel de ejecución, principalmente en la partida de materiales y suministros, ya que en algunos casos los procesos fueron declarados infructuosos por falta de ofertas de parte de los proveedores, haciendo imposible la ejecución de los recursos de acuerdo con lo planificado.

También menciona las desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado, en la partidas, Bienes duraderos y Transferencias corrientes, debido a que la baja del tipo de cambio afectó los montos incluidos por diferencial cambiario en las contrataciones en dólares y el pago de prestaciones legales, otras prestaciones e indemnizaciones, y a pesar de que se planificó que se presentaran trámites de pensión de funcionarios que cumplen con los requisitos para su jubilación, los mismos no se acogieron a ese derecho, por lo que no fue posible ejecutar los recursos planificados.

327-00 Atención de infraestructura vial

El programa aduce que, para las partidas de servicios y bienes duraderos el monto asignado para cubrir el diferencial cambiario no puede ser ejecutado debido a que se mantiene como un rubro preventivo y que, dado su carácter precautorio, dichos fondos no son utilizados de manera inmediata ni asignados a otras actividades. También menciona las demoras en los procesos de adquisición, derivadas principalmente de procedimientos administrativos prolongados, como la tardanza en la aprobación de solicitudes, la complejidad de los trámites requeridos y el tiempo necesario para completar la adjudicación de contratos. Además,



explican que en la subpartida 50301, terrenos, los recursos aprobados por ley no son incorporados en el anteproyecto presupuestario elaborado por el programa presupuestario correspondiente, sino que fueron incluidos en el proceso de discusión y aprobación presupuestaria, lo que dificulta una planificación adecuada por parte de la unidad técnica y la División de Obras Públicas en cuanto a la ejecución de dichos recursos.

328-00 Puertos y Regulación Marítima

Este programa manifiesta que en el 2024 se dio la salida de personal la cual se debió en ocasiones a mejores oportunidades laborales por motivo de la Ley de Empleo Público, además de jubilaciones, generando con ello una subejecución en las subpartidas que conforman esta partida. En cuanto a los procesos de contratación administrativa, manifiestan que la disminución en el tipo del cambio del dólar afectó lo programado, dado que, las licitaciones en su mayoría se encontraban adjudicadas en dólares. Para la partida Materiales y suministros, su ejecución se vio afectada por procesos de contratación administrativa y la ejecución de los contratos como en el caso de la licitación para el suministro de pilotes circulares de acero marino, que fue adjudicada a una empresa que, por una serie de hechos fortuitos relacionados con fraude del fabricante de los pilotes en el continente asiático, les imposibilitó la entrega en tiempo de los pilotes contratados. Adicionalmente afectó la variación en el tipo de cambio del dólar, entre la fecha de la apertura de las ofertas y la fecha de pago de la factura y el monto de previsión presupuestaria para el pago eventual del diferencial cambiario estimado en un 15,00 %.

329-00 Edificaciones Nacionales

Este programa menciona los problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa en lo correspondiente a la declaratoria de infructuosidad de la contratación la construcción de la obra civil etapa N°1



proyecto sustitución de Planta Parker M-356 por planta para producción continua de mezcla asfáltica en Tajo Chopo, así como la declaratoria de infructuosidad de contratación agrupada adquisición de equipo de protección laboral, debido a incumplimientos presentados por los oferentes durante el proceso licitatorio y la variación en la estimación de recursos por la falta de herramientas estadísticas, que permitan predecir con mayor precisión el comportamiento del gasto asociado a los servicios contratados.

330-00 Consejo Nacional de Concesiones

Señala los problemas por desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado, en la partida de bienes duraderos, que es la de mayor asignación de recurso, debido al pago a la empresa supervisora del proyecto San José-Caldera y el pago de 25 trámites expropiatorios; adicionalmente la compra de equipo, licencias, sistemas y la compra de 3 vehículos institucionales, este último, como parte de un plan establecido para migrar la flotilla vehicular a tecnologías más eficientes y amigables con el medio ambiente y la subejecución se debió a la volatilidad del tipo de cambio, aunado a la tramitología de los procesos expropiatorios.

331-01, Administración Vial y Transporte Terrestre

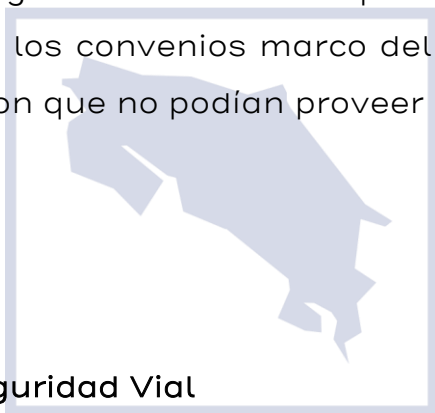
Este subprograma se refiere al factor de políticas administrativas institucionales, que ocasionen cambios en la ejecución de recursos y generan ahorros y variaciones en la estimación de recursos para las subpartidas que no son ejecutadas bajo parámetros de control de ese subprograma, por cuanto su proyección y ejecución es efectuada por la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos y el departamento de combustibles, aunque manifiestan que se aplicaron una



serie de movimientos de carácter presupuestario, vía decreto ejecutivo, para aumentar o disminuir subpartidas de componentes salariales, y que se están estableciendo métodos para seguimiento y mayor participación.

331-02 Tribunal Administrativo de Transportes

Estiman que, en la partida de Servicios, su ejecución estuvo influida principalmente porque se tienen recursos destinados al pago de los contratos continuados de alquiler de edificio, alquiler de bodega, alquiler de equipo informático, servicio de vigilancia y servicio de limpieza de las oficinas del Tribunal, además de incrementos en el tipo de cambio de relaciones contractuales, y en el caso de la partida de materiales y suministros, en algunas gestiones realizadas para la compra de materiales de oficina por medio de los convenios marco del Ministerio de Hacienda, los proveedores indicaron que no podían proveer los productos.



331-03 Consejo de Seguridad Vial

Citan a los problemas relacionados con los procesos de contratación pública, donde las empresas o proveedores no cumplieron con la entrega de materiales y suministros y el factor por la variación en la estimación de recursos, debido al tipo de cambio que implicó variaciones de los recursos presupuestados y lo aplicado a la adquisición de bienes y servicios.

332-00 Consejo Nacional de Vialidad

Este programa se refiere a los problemas relacionados con los procesos de contratación pública, por los procedimientos internos para la contratación y los tiempos limitados para gestionarlos que afectaron la ejecución, también se refiere a la variación en la estimación de recursos por la



devaluación de la moneda, que afectó los contratos en dólares, lo que alteró los costos proyectados de los servicios. También manifiestan que los retrasos en la presentación de facturas por parte de las dependencias retrasaron los pagos programados para el II semestre, lo que impidió que estos pagos se devengaran dentro del presupuesto de 2024, afectando así la ejecución de la partida de servicios. Por último, mencionan que la modalidad de teletrabajo y el uso de tecnologías redujeron el consumo de materiales y suministros, lo que llevó a una baja ejecución de la partida correspondiente.

333-00 Consejo Técnico de Aviación Civil

Enumeran como factores que incidieron en la ejecución los problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa, debido a los tiempos de cumplimiento en la participación de oferentes y el cumplimiento de estos según las especificaciones técnicas, lo cual generó que ciertas partidas no se pudieran ejecutar, además la variación en la estimación de recursos, ya que cuando se hace el estudio de mercado o sondeo de

mercado los precios son mayores a los ofertados en las licitaciones de SICOP, esto hace que queden remanentes o se generen precios ruinosos en la compra de cada subpartida, adicionalmente mencionan las desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado, por los tiempos de revisión y cantidad de compra en proveeduría y las normas de ejecución para el ejercicio presupuestario 2024.

2.3 Acciones de dirección, coordinación y vigilancia sobre transferencias a instituciones descentralizadas y los órganos desconcentrados de estas.



**Cuadro 5. Transferencias a instituciones descentralizadas y a los
órganos desconcentrados de estas**
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024
(en millones de colones y porcentaje)





Entidad	Monto presupuestado (a)	Monto transferido (b)	Porcentaje transferido (b/a)
SECRETARIA TECNICA DE INTEGRACION ECONOMICA DE CENTROAMERICA (SIECA)	36,64	25,91	70,71%
ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE)	9,99	8,13	81,40%
MUNICIPALIDAD DE ABANGARES	1 559,01	1 530,52	98,17%
MUNICIPALIDAD DE ACOSTA	1 530,05	1 530,05	100,00%
MUNICIPALIDAD DE ALAJUELA	1 284,23	1 180,72	91,94%
MUNICIPALIDAD DE ALAJUELITA	719,98	661,55	91,88%
MUNICIPALIDAD DE ALVARADO DE PACAYAS	796,36	640,19	80,39%
MUNICIPALIDAD DE ASERRI	1 238,58	1 162,34	93,84%
MUNICIPALIDAD DE ATENAS	840,84	840,84	100,00%
MUNICIPALIDAD DE BAGACES	1 740,53	1 740,53	100,00%
MUNICIPALIDAD DE BARVA	582,18	573,42	98,50%
MUNICIPALIDAD DE BELEN	330,30	325,04	98,41%
MUNICIPALIDAD DE BUENOS AIRES	4 102,01	4 102,01	100,00%
MUNICIPALIDAD DE CAÑAS	1 568,67	1 568,67	100,00%
MUNICIPALIDAD DE CARRILLO GUANACASTE	1 294,85	1 294,85	100,00%
MUNICIPALIDAD DE CARTAGO	1 400,59	1 400,59	100,00%
MUNICIPALIDAD DE CORREDORES	2 009,11	2 009,11	100,00%
MUNICIPALIDAD DE COTO BRUS	2 619,64	2 619,64	100,00%
MUNICIPALIDAD DE CURRIDABAT	531,73	488,76	91,92%
MUNICIPALIDAD DE DESAMPARADOS	1 202,27	1 202,27	100,00%
MUNICIPALIDAD DE DOTA	1 305,41	1 305,41	100,00%
MUNICIPALIDAD DE EL GUARCO	1 126,00	1 126,00	100,00%
MUNICIPALIDAD DE ESCAZU	494,83	494,83	100,00%
MUNICIPALIDAD DE FLORES	329,84	324,23	98,30%
MUNICIPALIDAD DE GARABITO	1 239,14	1 138,91	91,91%
MUNICIPALIDAD DE GOICOECHEA	753,85	743,35	98,61%
MUNICIPALIDAD DE GOLFITO	2 059,51	2 059,51	100,00%
MUNICIPALIDAD DE GRECIA	912,35	912,35	100,00%
MUNICIPALIDAD DE GUACIMO	1 892,45	1 892,45	100,00%
MUNICIPALIDAD DE GUATUSO	1 719,38	1 719,38	100,00%
MUNICIPALIDAD DE HEREDIA	773,02	773,02	100,00%
MUNICIPALIDAD DE HOJANCHA	1 061,93	1 061,93	100,00%
MUNICIPALIDAD DE JIMENEZ	1 145,20	1 145,20	100,00%
MUNICIPALIDAD DE LA CRUZ GUANACASTE	1 728,17	1 728,17	100,00%
MUNICIPALIDAD DE LA UNION	769,37	769,37	100,00%
MUNICIPALIDAD DE LEON CORTES	1 326,39	1 325,60	99,94%
MUNICIPALIDAD DE LIBERIA	1 774,77	1 774,77	100,00%
MUNICIPALIDAD DE LOS CHILES	2 232,48	2 232,48	100,00%



Entidad	Monto presupuestado (a)	Monto transferido (b)	Porcentaje transferido (b/a)
MUNICIPALIDAD DE MATINA	1 729,84	1 729,84	100,00%
MUNICIPALIDAD DE MONTES DE OCA	432,76	397,80	91,92%
MUNICIPALIDAD DE MONTES DE ORO	1 020,92	1 020,92	100,00%
MUNICIPALIDAD DE MONTEVERDE	870,43	842,13	96,75%
MUNICIPALIDAD DE MORA	1 043,46	1 043,46	100,00%
MUNICIPALIDAD DE MORAVIA	580,81	580,81	100,00%
MUNICIPALIDAD DE NANDAYURE	1 525,14	1 525,14	100,00%
MUNICIPALIDAD DE NARANJO	1 058,02	1 044,21	98,69%
MUNICIPALIDAD DE NICOYA	2 449,13	2 252,25	91,96%
MUNICIPALIDAD DE OREAMUNO	1 024,63	1 008,33	98,41%
MUNICIPALIDAD DE OROTINA	954,55	938,73	98,34%
MUNICIPALIDAD DE OSA	2 543,15	2 543,15	100,00%
MUNICIPALIDAD DE PALMARES	574,35	574,35	100,00%
MUNICIPALIDAD DE PARAISO	1 143,18	1 143,18	100,00%
MUNICIPALIDAD DE PARRITA	1 512,32	1 512,32	100,00%
MUNICIPALIDAD DE PEREZ ZELEDON	4 263,76	4 263,76	100,00%
MUNICIPALIDAD DE POAS	769,07	769,07	100,00%
MUNICIPALIDAD DE PUERTO JIMENEZ	961,01	416,56	43,35%
MUNICIPALIDAD DE PUNTARENAS	2 811,20	2 585,41	91,97%
MUNICIPALIDAD DE PURISCAL	1 429,95	1 424,43	99,61%
MUNICIPALIDAD DE QUEPOS	1 487,29	1 487,29	100,00%
MUNICIPALIDAD DE RIO CUARTO	1 363,30	1 363,30	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS	4 755,61	4 755,61	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO DE HEREDIA	432,49	432,49	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN MATEO	694,02	694,02	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN PABLO DE HEREDIA	314,65	309,86	98,48%
MUNICIPALIDAD DE SAN RAFAEL DE HEREDIA	618,66	618,66	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN RAMON	1 956,60	1 956,60	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SANTA CRUZ	2 384,34	2 384,34	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SANTO DOMINGO DE HEREDIA	527,78	527,78	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SARAPIQUI	3 044,40	3 044,40	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SARCHI	732,72	673,24	91,88%
MUNICIPALIDAD DE SIQUIRRES	2 082,62	2 082,62	100,00%
MUNICIPALIDAD DE TALAMANCA	2 225,07	2 194,80	98,64%
MUNICIPALIDAD DE TARRAZU	1 545,34	1 545,33	100,00%
MUNICIPALIDAD DE TIBAS	670,08	670,08	100,00%
MUNICIPALIDAD DE TILARAN	1 455,24	1 455,24	100,00%
MUNICIPALIDAD DE TURRIALBA	2 027,67	2 027,67	100,00%
MUNICIPALIDAD DE TURRUBARES	1 308,78	1 308,78	100,00%

Entidad	Monto presupuestado (a)	Monto transferido (b)	Porcentaje transferido (b/a)
---------	-------------------------------	-----------------------------	------------------------------------



MUNICIPALIDAD DE UPALA	2 605,71	2 396,06	91,95%
MUNICIPALIDAD DE VASQUEZ DE CORONADO	684,98	675,84	98,67%
MUNICIPALIDAD DE ZARCERO	857,60	845,65	98,61%
MUNICIPALIDAD DEL CANTON CENTRAL DE LIMON	2 284,45	2 260,86	98,97%
MUNICIPALIDAD DEL CANTON CENTRAL DE SAN JOSE	1 193,82	1 182,79	99,08%
MUNICIPALIDAD DEL CANTON DE ESPARZA	925,66	925,66	100,00%
MUNICIPALIDAD DEL CANTON DE POCOCI	3 007,97	2 766,40	91,97%
MUNICIPALIDAD DEL CANTON DE SANTA ANA	662,50	609,02	91,93%
MUNICIPALIDAD DEL CANTON DE SANTA BARBARA DE HEREDIA	576,99	530,23	91,90%
UNIVERSIDAD DE COSTA RICA (UCR) - LANAMME	4 924,27	3 924,27	79,69%
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)	14,81	12,28	82,92%
COMISIÓN CENTROAMERICANA DE TRANSPORTE MARÍTIMO (COCATRAM)	1,87	1,70	90,91%
COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS (CIP)	3,79	3,07	81,00%
INCOFER	3 683,04	3 683,04	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ	526,20	526,20	100,00%
MUNICIPALIDAD DE ESCAZU	60,80	60,80	100,00%
MUNICIPALIDAD DE DESAMPARADOS	96,90	96,90	100,00%
MUNICIPALIDAD DE PURISCAL	11,40	11,40	100,00%
MUNICIPALIDAD DE MORA	67,40	67,40	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SANTA ANA	149,10	149,10	100,00%
MUNICIPALIDAD DE ALAJUELITA	23,40	23,40	100,00%
MUNICIPALIDAD DE MORAVIA	92,90	92,90	100,00%
MUNICIPALIDAD DE MONTES DE OCA	284,50	283,00	99,47%
MUNICIPALIDAD DE CURRIDABAT	12,60	12,60	100,00%
MUNICIPALIDAD DE ALAJUELA	58,80	58,80	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS	75,00	75,00	100,00%
MUNICIPALIDAD DE CARTAGO	112,70	112,70	100,00%
MUNICIPALIDAD DE LA UNIÓN	105,70	105,00	99,34%
MUNICIPALIDAD DE HEREDIA	175,20	172,20	98,29%
MUNICIPALIDAD DE BARVA	10,30	9,65	93,72%
MUNICIPALIDAD DE SANTO DOMINGO	13,40	13,40	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN RAFAEL DE HEREDIA	30,30	30,30	100,00%
MUNICIPALIDAD DE SAN ISIDRO DE HEREDIA	12,50	12,50	100,00%
MUNICIPALIDAD DE BELÉN	84,70	84,70	100,00%
MUNICIPALIDAD DE FLORES	15,00	-	0,00%
MUNICIPALIDAD DE SANTA CRUZ	14,20	9,32	65,61%
MUNICIPALIDAD DE GARABITO	23,90	16,57	69,32%
AERIS HOLDING COSTA RICA S. A	850,00	629,18	74,02%
CORIPORT S. A	3 235,00	3 234,93	100,00%
Entidad	Monto presupuestado (a)	Monto transferido (b)	Porcentaje transferido (b/a)
ORGANIZACIÓN DW AVIACIÓN INTERNACIONAL (OACI)	42,00	27,06	64,43%



FIDEICOMISO AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA	8 620,00	8 615,15	99,94%
AERIS HOLDING COSTA RICA SOCIEDAD ANÓNIMA	3 941,85	3 941,65	99,99%

Fuente: Información proporcionada por los centros gestores del MOPT.

El Ministerio menciona para el caso de las transferencias que se le asignan recursos producto de la ley No. 8114, que se les dio seguimiento oportuno para la gestión de las acciones de ejecución y control de las transferencias. Las municipalidades a nivel nacional conocen del presupuesto aprobado por el Ministerio de Hacienda, el cual se da a conocer mediante publicación. Este presupuesto establece los recursos asignados, pero su disponibilidad está sujeta a la autorización de transferencias por parte de la Contraloría General de la República. Por su parte, las municipalidades son responsables de cumplir con los procedimientos necesarios para tramitar dichas transferencias. Esto incluye la presentación oportuna y adecuada de los documentos requeridos para que las instancias competentes puedan autorizar y ejecutar la entrega de recursos.

Al finalizar el año, las municipalidades tienen la obligación de presentar al ministerio un informe detallado de rendición de cuentas sobre los recursos transferidos. Este informe, enviado a través de los canales oficiales, como el correo institucional, debe incluir los resultados obtenidos con los recursos asignados, los beneficios alcanzados, y una identificación clara de los beneficiarios finales.

El monto asignado al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), se ejecuta mediante la modalidad de transferencias por mes vencido y, durante el segundo semestre, el subprograma presupuestario fue notificado sobre una gestión realizada por las autoridades superiores vía decretos ejecutivos y legislativos, donde se aumentaron los recursos para esta transferencia, misma que se ejecutó en 100,00%, lo que se obtuvo



mediante coordinación de la Dirección de Planeamiento, el Departamento Financiero y la Presidencia ejecutiva del INCOFER

Además, en el caso de las transferencias del COSEVI para inversión de capital en el fortalecimiento de la seguridad vial y el financiamiento del programa de inspectores de tránsito municipal, según lo dispuesto en el artículo No. 234, de la Ley No. 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, a efectos de que el municipio incorpore esa misma suma, confirman el monto presupuestado anual de previo a proceder con la ejecución de las transferencias, solicitan información para el cumplimiento de la Norma 19 y solicitan informes de liquidación presupuestaria, según lo dispone el artículo 34 de la Ley 9078.

2.4 Normas de ejecución

Norma 20: Para el caso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuenta con un monto de ¢86.982,56 millones asociados con 106 proyectos registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública, distribuidos entre sus diferentes programas y subprogramas presupuestarios y se refieren a sus resultados y propuestas de mejora en el cuadro se presenta en el informe consolidado.

3. APARTADO DE GESTIÓN



Para este apartado se debe considerar los siguientes rangos de cumplimiento para los indicadores y las unidades de medida:

Parámetros de cumplimiento	Rango
Cumplimiento Alto (CA)	Mayor o igual a 90,00%
Cumplimiento Medio (CM)	Menor o igual a 89,99% o igual a 50,00%
Cumplimiento Bajo (CB)	Menor o igual a 49,99%

3.1 Contribución a la gestión institucional

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la gestión de los diferentes centros gestores, contribuye, tanto con la consecución de la misión institucional como, en algunos casos, a logros vinculados a metas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026, de la forma que se detalla a continuación:

326-00 Administración Superior, es un programa administrativo, las Direcciones que lo conforman brindan asesoría y apoyo técnico a las unidades sustantivas del Ministerio, desde este programa se concentra la toma de decisiones para la atención oportuna de diversos procesos que atienden las distintas Direcciones y por medio del despacho del Ministro, se brinda seguimiento a la puesta en marcha del proyecto de las plantas asfálticas que contribuirán al desarrollo de obras de infraestructura pública nacional y cantonal para mejores condiciones en transitabilidad del país.

327-00, Atención de infraestructura vial, por medio de la gestión desarrollada por la División de Obras Públicas en intervenciones de obra pública, caminos, carreteras, puentes, así como el seguimiento adecuado



y continuó en cada evaluación de avance de objetivos establecidos, contribuye de manera positiva con el cumplimiento de la misión Institucional, a través de la asesoría técnica en el desarrollo de las etapas de planificación, formulación, diseño, construcción y operación

328-00, Puertos y Regulación Marítima, logró en el periodo 2024 la compra de 3 muelles flotantes para atender la construcción de dos embarcaderos vecinales; La Pavona en Cariari de Pococí y Conchal en Colorado de Abangares. Estos muelles y una serie de pilotes donados por el MOPT permiten que en este momento se esté gestionando la contratación de las obras mediante convenio con JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí, por un lado, y con INDER y el Concejo de Distrito de Colorado, por el otro, para dotar a ambas localidades de la infraestructura portuaria adecuada para el embarque y desembarque de pasajeros y mercancías, que transitan desde y hacia las zonas aledañas mediante transporte por vía acuática.

329-00, Edificaciones Nacionales: de forma consecuente con el papel rector del MOPT en el Sector de Infraestructura, este programa gestiona proyectos de infraestructura edilicia resiliente, sostenible e inclusiva, a través de asesorías (diagnósticos, anteproyectos, diseños, especificaciones técnicas, presupuestos, criterios técnicos, entre otros), además de fiscalización de construcción, mantenimiento y reparación de edificios públicos, aporte de materiales constructivos, supervisión y fiscalización de proyectos institucionales, comunales y sociales, los cuales se adaptan e incorporan en forma amigable con el ambiente, a los planes de ordenamiento urbanístico y a la promoción de espacios para mejorar las condiciones y la calidad para brindar un servicio público eficiente y eficaz.



330-00, Consejo Nacional de Concesiones (CNC): A nivel de asesoría y promoción de proyectos de concesión durante el 2024, se lograron avanzar varias iniciativas privadas, con alto potencial de ser promovidos bajo la modalidad de concesión. Por lo que se asesoraron y promovieron proyectos con las siguientes instituciones: el Centro de Estudios y Capacitación Cooperativa, CENECOOP R.L., ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, INCOFER y con el ICODER. A la vez se avanzó en la suscripción de convenio de cooperación y gestión interinstitucional con ICODER y la Municipalidad de Siquirres. Adicionalmente, en cuanto a los proyectos en el Área de Proyectos en Desarrollo, durante el 2024, se llevaron a cabo 22 trámites de expropiación, superando la meta anual de atención de 15 trámites.

331-01, Administración Vial y Transporte Terrestre, es responsable de la administración vial en el ámbito nacional, mediante la regulación, aplicación de técnicas de ingeniería, educación y acreditación de conductores, además del control del transporte terrestre, coadyuvando así a un mayor grado de la seguridad vial, en términos económicos, sociales y ambientales, cuyos beneficios van orientados a todos los usuarios de la red vial nacional.

331-02, Tribunal Administrativo de Transportes, es el órgano de desconcentración máxima del MOPT, que proporciona justicia administrativa y seguridad jurídica al servicio público del transporte remunerado de personas en el país, mediante el conocimiento y resolución ágil y efectiva, de los recursos de apelación y gestiones accesorias, que como usuarios interpongan los administrados que consideren lesionados sus derechos por los actos o resoluciones del Consejo de Transporte Público, estableciendo las indemnizaciones que fueran procedentes.



331-03, Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), tiene como misión ser la organización rectora y gestora de la seguridad vial y movilidad activa del país; así como, prestadora de trámites y servicios, con la finalidad de brindar un apoyo esencial en la mejora de la movilidad segura, saludable y sostenible en carreteras, de los usuarios del sistema de infraestructura y transporte, por lo tanto, ha realizado esfuerzos para cumplir con esta misión mediante la inversión en proyectos de señalamiento vial horizontal y vertical, a través del financiamiento interorganizacional con la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, que permitan contar con carreteras más seguras para sus usuarios, en donde se considere el sistema vial de forma integral, contemplando las interacciones entre los diferentes actores, para alcanzar una mayor protección de estos.

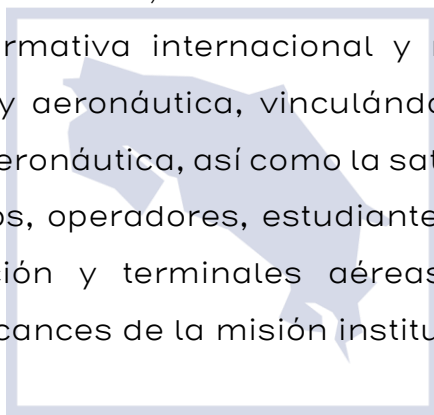
331-04, Consejo de Transporte Público (CTP), tiene una misión basada en la planificación, diseño, optimización, así como regular fiscalizar y coordinar los servicios de transporte público terrestre para garantizar la satisfacción de las necesidades de las personas usuarias, por lo que la gestión desarrollada en durante el año 2024 contribuye de forma directa al cumplimiento de la misión donde cada dependencia desarrolló acciones claras y de forma eficiente para contribuir a este logro.

332-00, Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la mayor parte de sus gastos son de capital, los cuales son asociados a la ejecución de proyectos dirigidos al mantenimiento (periódico y rutinario), rehabilitación, mejoramiento, ampliación, reconstrucción y construcción de infraestructura ubicada en la Red Vial Nacional, en procura de alcanzar un desarrollo económico y social sostenible para el país, en concordancia con su misión institucional y al compromiso con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones



óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente. Tiene relación con metas estratégicas en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) a saber: “rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la Ruta Nacional 32, sección: intersección con la Ruta Nacional 4- Limón por parte del CONAVI”, “ampliación y mejoramiento del corredor vial San José – San Ramón”, “rehabilitación del puente sobre el río Virilla en la Ruta Nacional No. 32” y “el programa de puentes en la red vial nacional”.

333-00, Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), el cumplimiento de los objetivos evaluados permiten la realización de proyectos de inversión en los Aeropuertos Internacionales, los cuales dan como resultado final el cumplimiento de la normativa internacional y nacional en materia de seguridad operacional y aeronáutica, vinculándose directamente con la mejora en la actividad aeronáutica, así como la satisfacción de los usuarios de la aviación (pasajeros, operadores, estudiantes) y los servicios que se brindan en la Institución y terminales aéreas, por tanto contribuye directamente con los alcances de la misión institucional.



En la figura 1 se muestra la estructura programática del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para el ejercicio económico 2024.

Figura 1. Centros gestores, productos, unidades de medida e indicadores
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024



Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Del total de centros gestores, 7 cuentan con producción cuantificable. En el anexo 1 se detallan los resultados de las unidades de medida e indicadores de la entidad para el ejercicio económico 2024.

3.2 Análisis de los resultados de las unidades de medida

El siguiente gráfico muestra la información asociada al cumplimiento de unidades de medida.

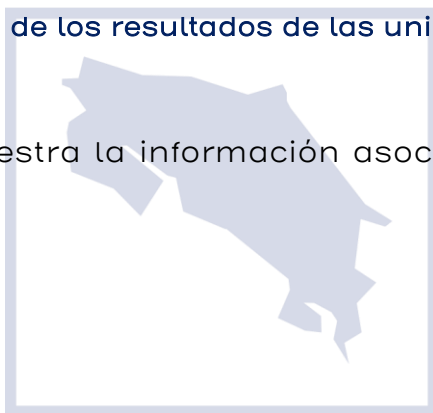
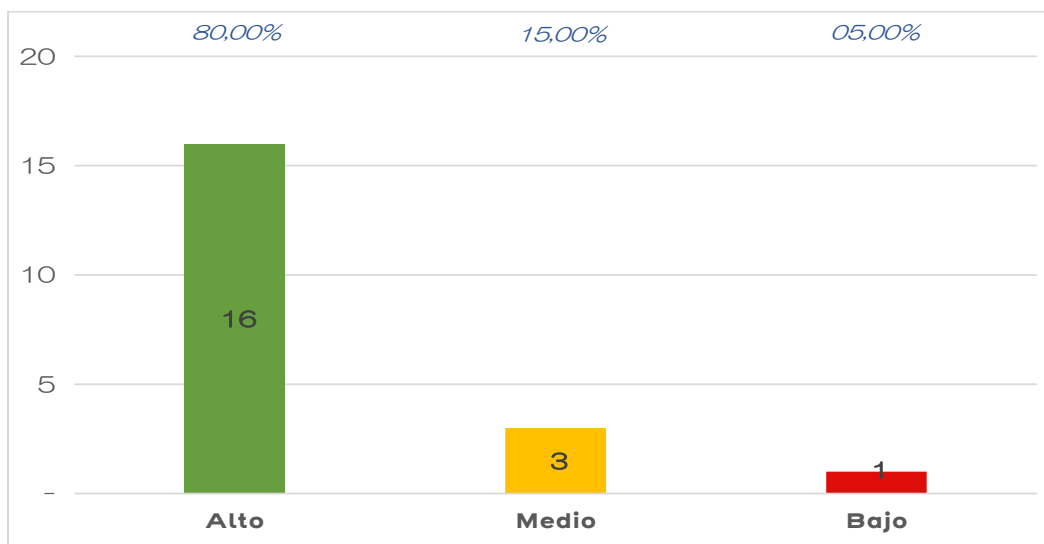


Gráfico 1. Cumplimiento de unidades de medida
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024



Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 correspondiente a Ministerio de Obras Públicas y Transportes

En la siguiente figura se muestran los factores que incidieron en el cumplimiento de las unidades de medida.

Figura 2. Factores que incidieron en el cumplimiento de las unidades de medida

Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024

Factores que incidieron en las unidades de medida	Frecuencia
01. Aplicación de directrices presidenciales (especifique).	-
02. Lineamientos de los entes rectores de la Administración Financiera (especifique).	-
03. Políticas administrativas institucionales que ocasionen cambios en la ejecución de recursos y generen ahorros o mayor gasto (especifique).	-
04. Problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa (especifique).	-
05. Variación en la estimación de recursos (especifique).	-
06. Liberación de cuota insuficiente (especifique).	-
07. Desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado (especifique).	-
08. Normas de ejecución para el ejercicio presupuestario 2024 (especifique).	-
09. Otros (especifique).	4

Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 correspondiente a Ministerio de Obras Públicas y Transportes.



De las 20 unidades de medida con las que cuenta la institución en la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2024, No. 10.427, 80,00% obtuvieron un resultado por encima del 90,00%, mientras que 15,00% obtuvieron un resultado menor o igual a 89.99% y mayor o igual a 50,00%, por otro lado, 5,00% resultaron con un cumplimiento menor a 50,00%.

Para las unidades de medida con cumplimiento medio se tiene que, para el caso de la unidad de medida “Certificado de zafarrancho emitido” del programa 328 00 Puertos y Regulación Marítima, exponen que la proyección de solicitudes de certificado de zafarrancho, es un cálculo difícil de estimar, siendo que dependerá en su mayoría de la demanda de usuarios, en consecuencia, se recibieron 991 solicitudes de certificados y todas fueron atendidas, como resultado hay una diferencia entre lo proyectado y lo recibido, lo que se justifica a la poca demanda de los servicios de los usuarios.

Para la unidad de medida “Licencia homologada” del subprograma 331-01, Administración Vial y Transporte Terrestre, señalan que, por motivo de la demanda del servicio se prevé un reforzamiento en la cantidad de personal asignado para realizar homologaciones dado que los tiempos de espera incrementan, y que un usuario puede realizar varias homologaciones al mismo tiempo, por lo que administración debe contratar más personal para reforzar el servicio por la alta demanda en el GAM.

Para la unidad de medida “Resolución emitida” del subprograma 331-02, Tribunal Administrativo de Transporte (TAT), cuyo cumplimiento fue 54,44%, aducen que durante el primer semestre 2024 se procura, aunque no se puede garantizar emitir las resoluciones necesarias para cumplir con la unidad de medida planificada, por cuanto se depende de



que el Consejo de Transporte Público (CTP) remita en tiempo y forma, los recursos de Apelación y sus incidencias para conocimiento del TAT, además, se requiere de que usuarios acudan directamente al TAT a interponer recursos de apelación de los acuerdos tomados por el CTP, ya que para los usuarios es facultativo interponer recursos de revocatoria o una apelación directa ante el pleno.

Por último, para la unidad de medida con grado de cumplimiento bajo “Intervención realizada” del programa 333-00, Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC) mencionan que la afectación se debió a problemas climatológicos, como constantes lluvias y afectaciones por ondas tropicales que han afectado el avance del proyecto, donde se producen alertas amarillas o naranjas en la zona generadas por el Instituto Meteorológico Nacional. Las acciones indicadas en el primer semestre se referían a mitigar los efectos causados entre otros factores por problemas climatológicos principalmente, mismas que en cierta forma fueron efectivas, sin embargo, debió recurrirse a la suspensión de obras en virtud de la continuidad de los efectos climáticos.

El siguiente cuadro muestra aquellas unidades de medida que superaron la meta programada (mayor al 100,00%) al finalizar el año.



Cuadro 7. Unidades de medida con resultados superiores a lo programado
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024

Centro Gestor	Descripción Unidades de Medida	Porcentaje de cumplimiento al 31/12/2024	Razones
327 00 Atención de Infraestructura Vial	Kilómetro conservado.	241,79%	Debido a las compras que logró realizar la División de Obras Públicas se obtuvieron suficientes materiales para la ejecución de obras, También se contó con suministro de agregados, tubería, emulsión asfáltica etc. Asimismo, se coordinó entre las regionales y el CONAVI para aumentar la productividad y optimizar la utilización de los recursos, capacidad instalada, equipos de trabajo, maquinaria y recurso humano.
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Certificado para la navegación emitido.	206,00%	La demanda de solicitudes de inspección técnica para certificado de navegabilidad fue mayor, al punto de atender una demanda del doble de la proyectada, razón por la cual resulta una sobreejeción, atendiendo la totalidad de las solicitudes presentadas.
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Instalación portuaria auditada.	171,43%	El equipo auditor del Departamento de Seguridad y Protección de la Dirección de Navegación y Seguridad auditó las instalaciones portuarias para verificar el cumplimiento de los estándares nacionales e internacionales que deben implementar todas las instalaciones portuarias que operen tráfico internacional de buques. Por lo que, el porcentaje alcanzado fue superior a lo programado.
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Señal vertical colocada o reparada.	100,02%	En el mes de noviembre, la DGIT se dedicó principalmente a realizar colocación y mantenimiento de señales, con el fin de compensar los déficits de la meta en los meses anteriores. De esa forma, se alcanzaron cantidades levemente superiores a las programadas.
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Incidente atendido.	139,64%	Se logró una mejora significativa en la gestión y coordinación del despacho de incidentes por parte de la Central de Comunicaciones y las jefaturas. Este esfuerzo contribuyó a que los oficiales en servicio atendieran los incidentes de manera más eficiente.
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Persona con charla en seguridad vial.	167,39%	La Administración ha realizado esfuerzos adicionales para llegar a más población, para capacitarla.
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Persona evaluada en prueba práctica de manejo.	122,08%	La Administración ha realizado esfuerzos adicionales, habilitando periodo extraordinario, para atender citas adicionales.
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	Kilómetro conservado de la red vial asfaltada.	205,36%	Se ha venido definiendo meta muy conservadora, considerando riesgos que se pudieran materializar como incertidumbre asignación de recursos, clima, plazos muy extensos para concretar los trámites administrativos para iniciar la ejecución de contrato en gestión. El punto que ha favorecido para lograr atender más kilómetros considerando el deterioro en el que se encuentra la red vial, ha sido gestionar un enfoque orientado en la atención de las obras de mantenimiento rutinario que se requiere y así poder intervenir en el menor tiempo posible y son obras de menor costo en comparación con el mantenimiento periódico,
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	Puente construido.	150,00%	Este producto tenía definido 2 Puentes construidos, pero con el oficio de Mideplan DM-OF-0714-2024 del 6 de junio se autorizó realizar la modificación de 2 puentes: la Rehabilitación del puente sobre el Río Barranca en la Ruta Nacional 23 y la ampliación del puente sobre el Río Poás en la Ruta Nacional N°107, también se trabaja en río Barranca Ruta 23 en ejecución, y se concluyeron las obras en los puentes en río Tempisque Ruta 18, Quebrada Valverde Ruta 717 y Quebrada Río Birris Ruta 402.

Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

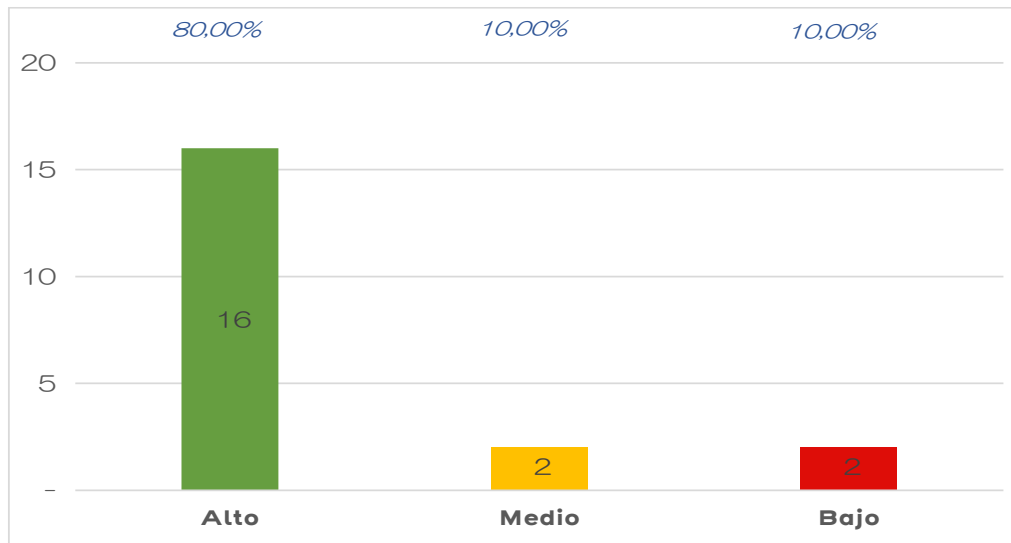
Las razones expresadas por el ministerio en cuanto al sobrecumplimiento de las metas indicadas en el cuadro anterior dependen en gran medida

de la coordinación interinstitucional, factores climáticos y demanda de servicios que, adicionalmente el ministerio intenta por medio de estrategias poder ofrecer a más usuarios.

3.3 Análisis de los resultados de los indicadores

En el siguiente gráfico se presenta el cumplimiento alcanzado de los indicadores al 31/12/2024.

Gráfico 2. Cumplimiento de indicadores
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024



Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

En la siguiente figura se muestran los factores que incidieron en los indicadores.

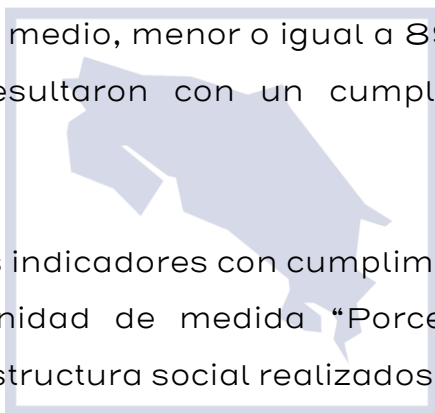
Figura 3. Factores que incidieron en el cumplimiento de los indicadores
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Al 31 de diciembre de 2024



Factores que incidieron en los indicadores	Frecuencia
01. Aplicación de directrices presidenciales (especifique).	-
02. Lineamientos de los entes rectores de la Administración Financiera (especifique).	-
03. Políticas administrativas institucionales que ocasionen cambios en la ejecución de recursos y generen ahorros o mayor gasto (especifique).	-
04. Problemas relacionados con los procesos de contratación administrativa (especifique).	-
05. Variación en la estimación de recursos (especifique).	1
06. Liberación de cuota insuficiente (especifique).	-
07. Desviaciones entre lo planificado y lo ejecutado (especifique).	-
08. Normas de ejecución para el ejercicio presupuestario 2024 (especifique).	-
09. Otros (especifique).	3

Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 correspondiente al Ministerio de Obras Públicas y Transportes

De los 20 indicadores incluidos en la Ley de Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República para el Ejercicio Económico 2024, No. 10.427, un 80,00% obtuvieron un resultado por encima del 90,00%, por lo que se consideran de cumplimiento alto, mientras que 10,00% obtuvieron un resultado medio, menor o igual a 89.99% y mayor o igual a 50,00% y 10,00% resultaron con un cumplimiento bajo, menor a 50,00%.



En lo que se refiere a los indicadores con cumplimiento medio se tiene que, para el caso de la unidad de medida “Porcentaje de regiones con anteproyectos de infraestructura social realizados” del programa 329-00 Edificaciones Nacionales, cuyo cumplimiento alcanzó 77,80%, indican que a pesar de los esfuerzos realizados tanto a lo externo como a lo interno de la institución, los recursos dispuestos (humanos, económicos y tecnológicos), para lograr esta meta resultaron insuficientes para brindar la cobertura planificada en cuanto a los diagnósticos sobre la infraestructura social, con el objetivo de plantear las mejoras en las condiciones de las instalaciones de los CEN-CINAI en las regiones del país.

332-00, Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI), indica para su indicador “porcentaje de avance de obra (Corredor Vial San José – San Ramón”, mismo que alcanzó un cumplimiento de 89,03, que por



decisiones de la administración se firmó el acuerdo de terminación anticipada del fidecomiso con el Banco de Costa Rica que dejó de operar en diciembre 2024, mientras se contrata el estudio de factibilidad con recursos del BCIE, el cual esta dividido en cuatro etapas, las dos primeras ya concluidas y se encuentran trabajando en las 2 restantes.

En lo referente a los indicadores que resultaron con un cumplimiento bajo, menor a 50,00%, el programa 328-00, Puertos y Regulación Marítima, señala para su indicador “Tiempo promedio en días de entrega de permisos para la construcción de embarcaciones” que el Departamento de Seguridad y Protección de la Dirección de Navegación y Seguridad recibió durante el año 2024, dos solicitudes de permisos para la construcción de embarcaciones, no obstante, no se les dio trámite en el tiempo pactado, en virtud de que los usuarios interesados aportaron documentación incompleta.

333-00, Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC), menciona que, para su indicador que obtuvo 34,00% de grado de cumplimiento, “Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto (Etapa Construcción de Pista AIDOQ), influyeron los problemas climatológicos, constantes lluvias y afectaciones por ondas tropicales que han afectado el avance del proyecto

El siguiente cuadro muestra aquellos indicadores que superaron la meta programada (mayor al 100,00%) al finalizar el año.

Cuadro 8. Indicadores con resultados superiores a lo programado

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Al 31 de diciembre de 2024



Centro Gestor	Descripción de Indicadores	Porcentaje de cumplimiento al 31/12/2024	Razones
327 00 Atención de Infraestructura Vial	PF.01.01. Porcentaje de kilómetros conservados de mantenimiento periódico.	185,18%	Se ha venido definiendo meta muy conservadora, considerando posibles riesgos que se pudieran materializar como asignación de recursos, clima, plazos muy extensos para concretar los tramites administrativos para iniciar la ejecución de contrato en gestión. El punto que ha favorecido para lograr atender más kilómetros considerando el deterioro en el que se encuentra la red vial, ha sido gestionar un enfoque orientado en la atención de las obras de mantenimiento rutinario que se requiere y así poder intervenir en el menor tiempo posible y son obras de menor costo en comparación con el mantenimiento periódico.
327 00 Atención de Infraestructura Vial	PF.01.02. Porcentaje de kilómetros conservados de mantenimiento rutinario.	116,46%	Este producto tenia definido 2 Puentes construidos, pero con el oficio de Mideplan DM-OF-0714-2024 del 6 de junio se autorizo realizar la modificación de 2 puentes: Rehabilitación del puente sobre el Río Barranca en la Ruta Nacional 23 y Ampliación del puente sobre el RíoPoás en la Ruta Nacional N°107 pasando a 4 puentes,1808 Río Barranca Ruta23 en ejecución,1711 Tempisque Ruta 18 concluido, 2457Quebrada Valverde Ruta 717 concluido,2523 Quebrada Río Birris Ruta 402 concluido
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.01.01. Tiempo promedio en días en la atención de averías en el sistema semafórico.	105,85%	Al tener los recursos disponibles como presupuesto para viáticos, materiales, grúas, personal y demás, se logra atender las averías fuera del GAM en un tiempo menor al programado.
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.01.02. Porcentaje de demarcación horizontal que cumple la norma de retroreflección.	108,27%	Los equipos y prácticas de demarcación vial están enfocados para el cumplimiento de los valores mínimos de retroreflectividad de la norma INTE Q46:2024, Requisitos para la demarcación vial horizontal y guía de buenas prácticas. Por lo que el cumplimiento de la norma se da en la mayoría de los casos.
331 02 Tribunal Administrativo de Transporte	PF.01.01. Porcentaje de resoluciones emitidas por el Tribunal Administrativo de Transporte.	101,14%	La meta se ha cumplido de forma satisfactoria, debido a la especialidad de los funcionarios designados, que en conjunto con la experiencia adquirida a través los años y las capacitaciones recibidas, conforme a los términos de la Ley No. 7969, con que cuenta el Tribunal, para estudio y resolución de los casos, ponderan las actuaciones del C.T.P., en cuanto al ajuste al ordenamiento jurídico en materia de derecho Público, en concordancia con la materia de transporte público,
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	PF.01.01. Porcentaje de kilómetros conservados de la red vial nacional asfaltada.	205,36%	El punto que ha favorecido para lograr atender más kilómetros considerando el deterioro en el que se encuentra la red vial, ha sido gestionar un enfoque orientado en la atención de las obras de mantenimiento rutinario que se requiere y así poder intervenir en el menor tiempo posible y son obras de menor costo en comparación con el mantenimiento periódico.
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	PF.02.01. Porcentaje de puentes construidos con respecto al total programado.	150,00%	Se concluyeron los puentes del Tempisque ruta 18, Quebrada Valverde ruta 717 y el de Quebrada Río Birris ruta 402

Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

4. EFECTIVIDAD

Para la evaluación del 2024, la DGPN utilizará una nueva metodología para la medición de la efectividad.

La efectividad es la capacidad de conseguir los objetivos definidos (eficacia) de la mejor manera posible (eficiencia). De esta forma, la efectividad se calculará como el promedio de los puntajes obtenidos para la eficacia y la eficiencia.

El cálculo de las dimensiones del gasto público: eficiencia, eficacia y efectividad se aplica de forma directa sobre los resultados físicos y financieros de los programas y/o subprogramas presupuestarios, a nivel del programado y ejecutado, para obtener una medida que dé cuenta, de forma ágil, sobre la situación de dicho programa y/o subprograma.

a. Eficacia

“Medida en que se lograron o se espera lograr los objetivos de la intervención para el desarrollo, tomando en cuenta su importancia relativa” (OCDE, 2010, p.20). Se representa a través de la siguiente fórmula:

$$\text{Eficacia} = \frac{\text{Resultado alcanzado}}{\text{Resultado previsto}} * 100$$

Adicionalmente, para el cálculo de la efectividad es necesario incorporar una clasificación que uniforme los cálculos de la eficacia y la eficiencia, para posteriormente promediar ambas calificaciones. De esta forma, los resultados obtenidos de la eficacia se clasifican conforme a la siguiente tabla:

Clasificación de la Eficacia		
Rango	Calificación	Puntos
$\geq 91\%$	Eficaz	5
$81\% - < 91\%$	Moderadamente eficaz	4
$61\% - < 81\%$	Poco eficaz	3
$41\% - < 61\%$		2
$21\% - < 41\%$		1
$0 - < 21\%$		0

b. Eficiencia

“Medida en que los recursos/insumos (fondos, tiempo, etc.) se han convertido económicamente en resultados” (OCDE, 2010, p.21). La fórmula de cálculo de la eficiencia es la siguiente:

$$\text{Eficiencia} = \frac{[(\text{Resultado alcanzado}/\text{Costo real}) * \text{Tiempo invertido}]}{[(\text{Resultado previsto}/\text{Costo previsto}) * \text{Tiempo previsto}]} * 100$$

Si bien la fórmula de la eficiencia hace referencia al costo de los productos, mientras no se disponga de una metodología de costeo, se sustituye por el presupuesto (gasto).

Respecto a la variable tiempo, se consideran las siguientes opciones:

- o Asumir que el tiempo programado (previsto) y ejecutado (invertido) es el mismo, considerando que se está efectuando el cálculo al cierre de gestión (Tiempo = 360 días, para el numerador y denominador), con lo cual esta variable no afecta el cálculo.

- o Si la meta del producto se logra antes del cierre del año fiscal, registrar dicha información; en ese caso se podrá diferenciar el tiempo programado (previsto) (360 días) del ejecutado (invertido) ($X < 360$ días).

Asimismo, para el cálculo de la efectividad, los resultados obtenidos de la eficiencia se clasifican conforme a la siguiente tabla:

Clasificación de la Eficiencia		
Rango	Calificación	Puntos
$\geq 100\%$	Eficiente	5
$80\% - < 100\%$	Moderadamente eficiente	3
$0 - < 80\%$	Poco eficiente	1

c. Efectividad

De acuerdo con la definición de efectividad adoptada, esta se calculará como el promedio de los puntajes obtenidos para la eficacia y la eficiencia.

$$\text{Efectividad} = \frac{[(\text{Puntaje Eficacia}) + (\text{Puntaje Eficiencia})]/2}{\text{Máximo puntaje}} * 100$$

En todos los casos se utilizará el máximo puntaje que equivale a 5, y que corresponde a los máximos puntos obtenidos de los resultados de eficacia y eficiencia, según las tablas de clasificación.

Para medir la clasificación de la efectividad se utiliza la siguiente tabla:

Clasificación de la Efectividad

Rango	Calificación
= 100%	Efectivo
80% - < 100%	Moderadamente efectivo
0 - < 80%	Inefectivo

De conformidad con la metodología descrita, a continuación, se detalla la efectividad por centro gestor.

Cuadro 9. Efectividad de los centros gestores
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Resultados en la ejecución de recursos, productos e indicadores
Al 31 de diciembre 2024

Centro Gestor	Eficacia			Eficiencia			Efectividad	
	Porcentaje	Puntuación	Resultado	Porcentaje	Puntuación	Resultado	Puntuación	Resultado
327 00 Atención de Infraestructura Vial	217,68	5	● Eficaz	295,90	5	● Eficiente	100,00	● Efectivo
328 00 Puertos y Regulación Marítima	115,40	5	● Eficaz	180,85	5	● Eficiente	100,00	● Efectivo
329 00 Edificaciones Nacionales	100,00	5	● Eficaz	123,06	5	● Eficiente	100,00	● Efectivo
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	120,76	5	● Eficaz	133,56	5	● Eficiente	100,00	● Efectivo
331 02 Tribunal Administrativo de Transporte	54,44	2	● Poco Eficaz	57,52	1	● Poco Eficiente	30,00	● Inefectivo
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	203,22	5	● Eficaz	255,62	5	● Eficiente	100,00	● Efectivo
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	0,00	0	● Poco Eficaz	0,00	1	● Poco Eficiente	10,00	● Inefectivo

Fuente: Elaboración propia con datos proporcionados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

5. CONCLUSIONES

- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes presentó un presupuesto final correspondiente a fuentes internas por la suma de ₡432.181,21 millones, de los cuales ejecutó un monto de ₡390.999,34 millones, para un porcentaje de ejecución del 90,47%.



- El porcentaje de ejecución logrado en el 2024 es 1,86% mayor al del periodo 2023, y en términos absolutos significa ₡7.129,82 millones más que lo ejecutado en el 2023.
- Lo anterior evidencia un avance en la ejecución presupuestaria, sin embargo, se debe señalar que, aun así, el monto no ejecutado fue de ₡41.181,87 millones, por lo que se debe continuar los esfuerzos de identificación oportunidades de mejora que ayuden a aumentar el porcentaje de ejecución.
- De los 11 centros gestores con que cuenta el ministerio, 7 obtuvieron un porcentaje de ejecución promedio superior al 90,00%, lo que también refleja una mejora con respecto al periodo anterior 2023, periodo donde solo 4 de los centros gestores habían obtenido una ejecución superior a 90,00%.
- En cuanto a la ejecución de la partida de Remuneraciones, al final del periodo estuvo por encima de 90,00%, pero si no se hubiera tramitado el rebajo de plazas vacantes descrito en la norma de ejecución 10, por ₡2.139,35 millones, su ejecución se habría situado inferior al 90,00%. Varios programas y subprogramas del MOPT, manifiestan como un factor de subejecución que dicha partida no es ejecutada bajo parámetros de control del centro gestor, por cuanto su proyección y ejecución es efectuada por la Dirección de Gestión Institucional de Recursos Humanos, aunque las plazas si son utilizadas para las actividades de la unidad administrativa.
- La menor ejecución estuvo en la partida de Materiales y suministros (74,63%) y a esta le siguió Bienes duraderos, con



una ejecución de 79,98%. En el caso de Bienes duraderos, su ejecución fue menor a la del periodo 2023, aun cuando para el periodo 2024 se liberó la totalidad de la cuota a inicios del año con la intención que esto contribuyera a la utilización de los recursos.

- El MOPT tuvo participación en 11 modificaciones presupuestarias, de las cuales 4 fueron presupuestos extraordinarios y 7 modificaciones de aprobación ejecutiva.
- En referencia con el apartado de gestión y el cumplimiento de unidades de medida asociadas a los 13 productos de sus centros gestores, de las 20 unidades de medida se aprecia un cumplimiento alto en 16 de ellas, lo que representa el 80,00% con respecto al total, 3 unidades de medida (15,00%) con cumplimiento medio, y solo 1 unidad de medida (5,00%) obtuvo cumplimiento bajo. De las 16 unidades de medida con cumplimiento alto, 56,25% obtuvieron resultados superiores al 100,00%.
- En cuanto al cumplimiento de indicadores, de los 20 con los que cuenta, 16 tienen cumplimiento alto, lo que representa el 80,00% con respecto al total, 2 indicadores (10,00%) tienen un cumplimiento medio y 2 indicadores (10,00%) obtuvieron cumplimiento bajo. De los 16 indicadores con cumplimiento alto, 43,75% obtuvieron resultados superiores al 100,00%.

6.RECOMENDACIONES



- Acompañar a los programas presupuestarios que presentan una ejecución financiera menor al 90,00% y que bajaron su porcentaje de ejecución con respecto al periodo 2023, como son los programas: 329-00 Edificaciones Nacionales (76,52%), 328-00 Puertos y Regulación Marítima (82,36) y 332-00 Consejo Nacional de Vialidad (86.12%) para que puedan aplicar las acciones correctivas propuestas e identificar nuevas opciones con las que puedan mejorar sus ejecuciones, de manera que conlleven a una mayor producción de bienes y servicios en beneficio de los usuarios y a un mejor uso de los recursos públicos asignados para el período.
- Es importante que se revise el número de plazas vacantes con las que cuenta el Ministerio y en caso de tener plazas que cuya utilización no se encuentre aprobadas por la Autoridad Presupuestaria, puedan eliminarlas del presupuesto y proponer que los recursos que no se utilizan en dichas plazas sean redirigidos para el cumplimiento de las actividades institucionales.
- Revisar la pertinencia de ajustar las metas de producción de acuerdo con la evolución histórica, dentro de las posibilidades reales de cada centro gestor, de manera que, en la presentación de los resultados finales, las subestimaciones en las metas iniciales sean menores. En el caso de las unidades de medida, el 45,00% del total presentaron resultados superiores al 100,00%, mientras que el 35,00% de los indicadores presentaron esa condición; para tales efectos, aprovechar el decreto de reprogramación o en dado caso, los



demás decretos que se realicen, para que se puedan modificar las metas físicas que se vean afectadas o beneficiadas ante la necesidad de trasladar recursos a nuevas prioridades institucionales y ajustar a las proyecciones de demanda del año, de manera que, si no existe demanda por un servicio en específico, se puedan utilizar los recursos en atención de otras necesidades con mayor demanda.





ANEXOS

Anexo 1

Resultados de las Unidades de medida e indicadores por centro gestor

Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Al 31 de diciembre de 2024

Nombre centro gestor	Descripción unidad de medida / indicador	(UM)/ (i) ✓	Programado	Alcanzado	Nivel de cumplimiento
327 00 Atención de Infraestructura Vial	Kilómetro conservado.	UM	316,90	766,24	241,79%
327 00 Atención de Infraestructura Vial	Sección de cauce de río intervenido.	UM	0,70	0,68	97,14%
327 00 Atención de Infraestructura Vial	PF.01.01. Porcentaje de kilómetros conservados de mantenimiento periódico.	I	0,10	0,18	185,18%
327 00 Atención de Infraestructura Vial	PF.01.02. Porcentaje de kilómetros conservados de mantenimiento rutinario.	I	0,90	1,05	116,46%
327 00 Atención de Infraestructura Vial	PF.02.01. Porcentaje de secciones en cauces de ríos intervenidos.	I	0,70	0,68	97,14%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Proyecto náutico atendido	UM	3,00	3,00	100,00%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Certificado de zafarrancho emitido.	UM	1 167,00	991,00	84,92%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Certificado para la navegación emitido.	UM	3 700,00	7 622,00	206,00%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Operativo náutico realizado.	UM	3,00	3,00	100,00%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	Instalación portuaria auditada.	UM	7,00	12,00	171,43%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	PF.01.01. Porcentaje de embarcaderos listos para operar.	I	0,30	0,30	100,00%
328 00 Puertos y Regulación Marítima	PF.02.01. Tiempo promedio en días de entrega de permisos para la construcción de embarcaciones.	I	20,00	-	-
328 00 Puertos y Regulación Marítima	PF.03.01. Porcentaje de auditorías de seguimiento a instalaciones portuarias.	I	0,75	0,75	100,00%
329 00 Edificaciones Nacionales	Estudio realizado.	UM	6,00	6,00	100,00%
329 00 Edificaciones Nacionales	PF.01.01. Porcentaje de diseños de proyectos realizados.	I	0,90	0,90	100,00%
329 00 Edificaciones Nacionales	PF.01.02. Porcentaje de asesorías atendidas en preparación y diseño arquitectónico.	I	0,75	0,75	100,00%
329 00 Edificaciones Nacionales	PF.01.03. Porcentaje de regiones con anteproyectos de infraestructura social realizados.	I	1,00	0,78	77,80%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Kilómetro ordenado y señalado horizontalmente.	UM	250,00	242,35	96,94%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Señal vertical colocada o reparada.	UM	10 500,00	10 502,00	100,02%



Nombre centro gestor	Descripción unidad de medida / indicador	(UM)/ (I) ^v	Programado	Alcanzado	Nivel de cumplimiento
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Sistema semafórico instalado o reparado.	UM	1 564,00	1 424,00	91,05%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Control ejecutado.	UM	19 483,00	18 796,00	96,47%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Incidente atendido.	UM	57 339,00	80 067,00	139,64%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Licencia homologada.	UM	12 000,00	8 460,00	70,50%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Persona con charla en seguridad vial.	UM	8 400,00	14 061,00	167,39%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	Persona evaluada en prueba práctica de manejo.	UM	160 000,00	195 326,00	122,08%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.01.01. Tiempo promedio en días en la atención de averías en el sistema semafórico.	I	19,00	17,95	105,85%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.01.02. Porcentaje de demarcación horizontal que cumple la norma de retroreflección.	I	0,90	0,97	108,27%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.01.03. Porcentaje de señalización vertical que cumple la norma de retroreflección.	I	1,00	1,00	100,00%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.02.01. Porcentaje de controles ejecutados.	I	0,57	0,57	99,44%
331 01 Administración Vial y Transporte Terrestre	PF.03.01. Espacio habilitado para prueba teórica de manejo.	I	148 000,00	138 666,00	93,69%
331 02 Tribunal Administrativo de Transporte	Resolución emitida.	UM	90,00	49,00	54,44%
331 02 Tribunal Administrativo de Transporte	PF.01.01. Porcentaje de resoluciones emitidas por el Tribunal Administrativo de Transporte.	I	0,95	0,96	101,14%
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	Kilómetro conservado de la red vial asfaltada.	UM	2 956,00	6 070,42	205,36%
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	Puente construido.	UM	2,00	3,00	150,00%
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	PF.01.01. Porcentaje de kilómetros conservados de la red vial nacional asfaltada.	I	1,00	2,05	205,36%
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	PF.02.01. Porcentaje de puentes construidos con respecto al total programado.	I	1,00	1,50	150,00%
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	PF.02.02. Porcentaje de avance de obra (Corredor Vial San José – San Ramón).	I	0,20	0,18	89,30%



Nombre centro gestor	Descripción unidad de medida / indicador	(UM)/(I) ^v	Programado	Alcanzado	Nivel de cumplimiento
332 00 Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)	PF.02.03. Porcentaje de avance de obra (Ruta Nacional No. 32).	I	0,95	0,94	99,37%
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	Intervención realizada.	UM	1,00	0,34	34,00%
333 00 Consejo Técnico de Aviación Civil (CTAC)	PF.01.01. Porcentaje acumulado de avance de las etapas del proyecto (Etapa Construcción de Pista AIDOQ).	I	0,22	0,07	34,00%

Fuente: Elaboración propia con datos del informe de evaluación anual 2024 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes].

^v (UM) corresponde a unidad de medida e (I) corresponde a indicador.

Anexo 2 Imágenes de obras realizadas en el año 2024

Programa 327 00, Atención de Infraestructura Vial



Intervención Ruta Nacional 238



Intervención Ruta Nacional 301.

Programa 328 00, Puertos y Regulación Marítima



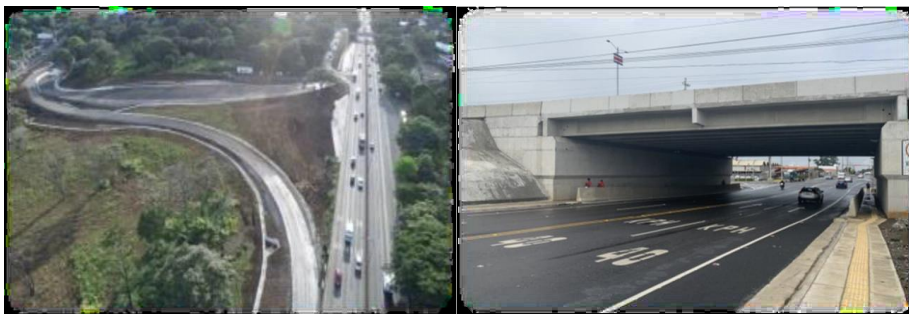
Adquisición de Muelles Flotantes



Programa 332 00, Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI)



Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la Ruta Nacional 32, sección: intersección con la Ruta Nacional 4- Limón por parte del CONAVI.



Ampliación y Mejoramiento del Corredor Vial San José – San Ramón.



<p>Elaborado por: Javier F. Rodríguez Gómez Analista Unidad de Análisis Presupuestario Servicios Económicos y Financieros DGPN</p>	<p>Aprobado por: Victoria Mena Gonzalez Coordinadora Unidad de Análisis Presupuestario Servicios Económicos y Financieros DGPN</p>	<p>Visto bueno: Norman Pérez Castro Subdirector General DGPN</p>

Centro Ejecutivo La Virgen, 300 metros sureste del Banco Nacional, La Uruca, San José
Tel: (506)2539-4254 www.hacienda.go.cr
notifica_presupuesto_nacional@hacienda.go.cr