

Gobierno de Costa Rica

**Plan Nacional de Desarrollo
2015-2018**

“Alberto Cañas Escalante”

Noviembre, 2014



Capítulo 5

Propuestas Estratégicas Sectoriales



El Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo (Decreto Ejecutivo 38546-MP-PLAN, 34582-MP-PLAN y sus reformas) establece el conjunto de sectores que, desde una perspectiva de especialización, organizarán al conjunto de instituciones públicas nacionales durante el período gubernamental actual.

Justamente en atención a la definición de sector, entendido como un agrupamiento de instituciones públicas cuya naturaleza u objeto de trabajo es afín, se consideró la conveniencia de que fuera en este nivel de agregación donde se formalizaran objetivos estratégicos, programas y proyectos. Además porque la organización sectorial resulta complementaria con la arquitectura y gestión de recursos públicos en la tradición organizativa del Estado costarricense.

Entendiendo la tradición organizativa sectorial, vale señalar que existe un mandato de gestión claro en que debe generarse un trabajo institucional y sectorial a partir de su integración en un sistema de gobernanza multinivel de base territorial, tal y como se explica en el capítulo anterior, a partir del Programa Tejiendo Desarrollo.

Este apartado presenta las propuestas estratégicas sectoriales: Trabajo y Seguridad Social, Desarrollo Humano e Inclusión Social, Salud, Nutrición y Deporte, Educativo, Vivienda, Cultura y Juventud, Desarrollo Agropecuario y Rural, Hacienda Pública, Monetario y Supervisión Financiera, Economía, Industria y Comercio, Comercio Exterior, Turismo, Transporte e Infraestructura, Ciencia, Tecnología, Innovación y Telecomunicaciones; Política Internacional, Ambiente, Energía, Mares y Ordenamiento Territorial y Seguridad Ciudadana y Justicia.

Cada uno de los sectores presenta un diagnóstico, un enfoque conceptual, así como una matriz que sintetiza la información relativa a cada uno de los programas y proyectos que se desarrollarán. Además de la matriz, se adjunta una ficha para cada uno de los indicadores utilizados, que permitirán el posterior seguimiento del PND.



5.12

Sector

Transporte e
Infraestructura



DIAGNÓSTICO

El Sector Transporte e Infraestructura es de gran importancia dentro de la economía nacional, debido a que constituye uno de los medios para promover actividades económicas generadoras de divisas, como es el caso del turismo y las exportaciones. Asimismo, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, por medio de la construcción y conservación de obras de infraestructura en el campo vial, aéreo, portuario, fluvial, ferroviario, transporte público y de seguridad vial, que proporcionan servicios más eficientes y seguros para los usuarios.

El sector está conformado por las siguientes instituciones:

1. Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus entes adscritos.
2. Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).
3. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).
4. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

La elaboración del presente documento requirió una sesión de trabajo de las autoridades de la rectoría y sus representantes, así como con los enlaces institucionales, mediante la herramienta del árbol de problemas, logrando definirse los principales problemas del Sector y a partir de éstos se llevó a cabo el análisis de causalidades y se definieron líneas de acción. Los problemas son:

- Tendencia creciente en los niveles de congestiónamiento vial a nivel nacional.
- La mortalidad por accidentes de tránsito.
- Deficiencias de infraestructura y equipamiento en carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles que impactan negativamente la competitividad del país.
- **Análisis de situación**

Primer problema: Tendencia creciente en los niveles de congestiónamiento vial a nivel nacional.

El transporte público funciona por medio de concesiones y permisos a empresas privadas de autobuses y taxis. La explotación de este sector es compartida por empresas pequeñas y medianas, que operan bajo un sistema radial de servicio entre las ciudades y sus alrededores.

El transporte público terrestre en sus diferentes modos (bus, taxi y tren) constituye el medio más eficiente de transportar personas, dado que, en cada unidad de estas, se traslada la mayor cantidad de personas (viajes) entre un origen y un destino.

El modelo de prestación del servicio de Transporte Público se entiende como la forma en que interactúan los diferentes modos y sistemas para fijar sus tarifas, forma de cobro, sus sistemas operativos (trazo, frecuencias, tipo de unidad) y las obligaciones que miden la calidad del servicio (limpieza, confort, seguridad, satisfacción del usuario). El modelo actual muestra cada vez mayores señales de obsolescencia, al suplir un servicio que no satisface las demandas actuales de los usuarios (75% de la población) y de baja calidad, que lo hace menos atractivo que los modos privados. Actualmente, se trasladan alrededor de 1,6 personas por vehículo privado, haciéndolo el modo de transporte menos eficiente en el aprovechamiento del espacio y capacidad de la infraestructura vial existente en el país.

Costa Rica es un país de unos 4,3 millones de habitantes, que conviven en un territorio de 51.000 km², la mayor parte de su población se encuentra localizada en el Valle Central y su motorización al igual que otros países de la región presentó tasas anuales decrecientes, alrededor del 8% u 9%. Los problemas de seguridad vial no han sido mitigados de manera eficiente dentro de este panorama. A continuación el Análisis de causalidades y las líneas de acción.

Tendencia creciente en los niveles de congestamiento vial a nivel nacional

Análisis de causalidad	Líneas de acción
• El modelo de prestación de los servicios de transporte público presenta niveles importantes de obsolescencia y pérdida de eficiencia. • Dificultades del Sector para articular acciones con las municipalidades para implementación de planes de reordenamiento vial. • Ausencia de un ordenamiento vial permanente • La población no tiene una cultura de compartir vehículos. • Limitados medios alternativos de transporte público. • Participación limitada de la modalidad de transporte ferroviario. • Tasas crecimiento de motorización del 8 al 9% en los últimos 10 años. • Baja inversión en infraestructura vial dirigida a mejorar la conectividad de las redes viales urbanas. • Inexistencia de rutas de circunvalación en los centros urbanos, para el desvío de tránsito externo. • Normativa que limita o restringe el uso de los recursos financieros dirigidos a la Seguridad vial para mantener niveles óptimos de administración del tránsito.	• Implementar el proyecto de Sectorización del transporte masivo de pasajeros, para el ordenamiento vial. • Programa de obras urbanas, dirigidas al mejoramiento de flujo vehicular.

Segundo problema: Mortalidad por accidentes de tránsito.

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) como parte de los entes adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), es la entidad encargada de establecer las políticas en materia de seguridad vial, mientras que los proyectos sobre esta temática son ejecutados por otras dependencias técnicas pertenecientes al MOPT, que corresponden con la trilogía de la seguridad vial, a saber: Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y Policía de Tránsito. De hecho, el país es uno de los pocos de la región que cuenta con un cuerpo de unos 948 oficiales de policía especializados exclusivamente en materia de control y vigilancia del tránsito vehicular.

Los indicadores estadísticos, que sobre el estado de la seguridad vial en Costa Rica publica el COSEVI, señalan los efectos de estas y otras restricciones estructurales como el diseño, la construcción y la operación de las carreteras, los cuales deben ser planificados con el concepto de seguridad vial para enfrentar el problema. La cantidad de muertes por accidentes de tránsito entre los años 2011- 2013 reportan un acumulado negativo de 6% de más de muertes totales, a pesar de que en los años 2011 y 2013 se obtuvieron datos de disminución de muertes totales superiores a la variación porcentual propuesta de -2% en ambos casos. El comportamiento de la tasa de mortalidad total tuvo un comportamiento alto en el 2012 de más de 10% (13,98).

En segundo lugar, se ubica la presencia de peatones en los accidentes de tránsito, mientras que los motociclistas en el primero. Esta situación de incidencia es atribuible a diversos factores, entre ellos sobresalen, malos hábitos del conductor y de los mismos peatones. Igualmente, destaca la cantidad de accidentes ocasionados por vehículos que se salen de la vía, producto de problemas de diseño de infraestructura, exceso de velocidad y conducción en condiciones inapropiadas (alcohol y cansancio). A continuación, el análisis de causalidades y las líneas de acción.

La mortalidad por accidentes de tránsito

Análisis de causalidad:	Líneas de acción
- Tasas crecientes de motorización del 8% al 9% en los últimos 10 años. Principalmente vehículos motorizados de dos ruedas de diferente cilindraje. - Controles insuficientes (velocidad, alcohol, piques y uso de cinturón de seguridad, entre otros). - Ausencia de estándares en los proyectos de infraestructura para dar cumplimiento al componente de seguridad vial. - Modelo vial obsoleto que no responde a los requerimientos actuales de transporte. - Insuficiente educación y cultura en la población en general. - Extensos plazos en los procesos de contratación administrativa. - Inversión insuficiente para garantizar carreteras seguras.	Para disminuir la mortalidad por accidentes de tránsito, se propone el desarrollo de un programa de acciones de seguridad vial, dirigido hacia aquellos sitios identificados como de mayor accidentabilidad.

Carreteras, puertos, y aeropuertos saturados impactan negativamente la productividad del país

Tercer problema: Carreteras, puertos y aeropuertos saturados impactan negativamente la productividad del país

Costa Rica a nivel de algunos países latinoamericanos (México, Chile, Venezuela, Panamá y países centroamericanos) muestra los índices más altos en extensión de la red vial por cada 1000 habitantes (8,66) y por kilómetro cuadrado de superficie (0,76); esta situación evidencia los esfuerzos que ha realizado el país en el campo de infraestructura vial y, por tanto, la necesidad aún mayor de recursos para conservarla.

De acuerdo con las cifras anteriores, la red vial costarricense ha crecido considerablemente y está constituida por 42.802 kilómetros¹ de carreteras y caminos, de los cuales 7.895 kilómetros corresponden a la red vial nacional, competencia del Consejo Nacional de Vialidad.

Los restantes 34.906,70 kilómetros constituyen la red vial cantonal, que representa el 81,55% de la red total del país, sobre esta red vial, cabe destacar que en su mayoría proporciona acceso a importantes comunidades y zonas productivas del país.

Además, cabe destacar que las restricciones presupuestarias de las últimas décadas, se han reflejado en el lento avance en la construcción de una red vial adecuada, lo que ha provocado que el país pasara de tener una de las redes viales más desarrolladas de América Latina en la década de los setenta, a una de las más deterioradas a mediados de los noventa.

Por otra parte, la inversión en infraestructura no ha logrado mantener un comportamiento sostenido en el tiempo y ha sido anotada en el Informe Estado de la Nación como una de las áreas “grises que limitan la competitividad del país”, por ser insuficiente e inadecuada para atender las necesidades del aparato productivo y de desarrollo nacional.

La debilidad de las inversiones en infraestructura en Costa Rica ha sido señalada de forma reiterada por los organismos internacionales en los últimos tres reportes del índice de competitividad global, el país se ha ubicado en lugares bajos del ranking mundial, alrededor de la posición 95 entre un total promedio de 130 naciones y en el décimo lugar en América Latina. Entre las principales debilidades señaladas destacan la baja calidad de la infraestructura en general: carreteras, ferroviaria, portuaria y de transporte aéreo. Además un estudio realizado por el Foro Económico Mundial señala que es necesario replantear el modelo de financiamiento de la infraestructura, considerando que estas inversiones repercuten sobre las expectativas de crecimiento de la competitividad regional en el mediano y largo plazos. (Foro Económico Mundial, 2007).

¹ Anuario Estadístico de Transportes 2012.

El hecho de que por varios lustros no se contó con un Plan Nacional de Transportes ni una Política de Estado que marcara el rumbo de la inversión en infraestructura, aunado a una deficiente estrategia de mediano y largo plazo para su desarrollo, (contención del gasto público para reducir el déficit fiscal) provocó un déficit de la infraestructura vial en sus diferentes modalidades. A continuación el Análisis de causalidades y las líneas de acción.

Carreteras, puertos, y aeropuertos saturados impactan negativamente la productividad del país

Análisis de causalidad	Líneas de acción
• Por varios lustros no se contó con un Plan Nacional de Transportes ni política de Estado para la inversión en desarrollo de infraestructura. • Deficiente estrategia (largo, mediano plazo) para el desarrollo de infraestructura vial, portuaria, aérea e implementación en relación al crecimiento del país y su comercio internacional. • Altos gastos de operación en las entidades públicas (baja inversión pública). • Esfuerzos desarticulados de actores que deben intervenir en la solución de la problemática de infraestructura y transporte en sus diversas modalidades.	• Para las deficiencias en infraestructura vial se propone Implementar un Programa de acciones para el desarrollo de la Red Vial Nacional para los diferentes Corredores (Pacífico, Atlántico, Ramales y Conexiones). • Para las deficiencias en infraestructura y equipamiento portuario, se propone Implementar un Programa de acciones para el desarrollo de los puertos de la Vertiente Atlántica y Pacífica, en coordinación con todas las instituciones que conforman el Sector. • Para las deficiencias en infraestructura aérea, se propone Implementar un Programa de acciones para el desarrollo de los aeródromos del país. • Para las deficiencias en infraestructura y equipamiento ferroviario, se propone Implementar un Programa de acciones para el desarrollo de la Red Ferroviaria de carga y pasajeros. • Para deficiencias relacionadas con la infraestructura en la Red Vial Nacional y Cantonal, se propone un Programa dirigido para la priorización para la atención de canalización de cauces y ríos.

ENFOQUE CONCEPTUAL

El Sector Transportes e Infraestructura en concordancia con lo que establece el Plan Nacional de Transporte (PNT) 2011-2035 ha dirigido la estrategia hacia la mejora en la competitividad por cada modo de transporte para el PND 2015-2018, como mecanismo que propicie impulsar el desarrollo económico y generar más y mejores empleos, siendo este uno de los pilares de la administración Solís Rivera.

La propuesta ha sido agrupada en programas, según afinidad de los diferentes modos de transporte, sobresalen el programa para la Seguridad Vial, en el cual para lograr la reducción en la tasa de mortalidad que se ha programado en el PND, resultarán fundamentales las acciones que en forma conjunta desarrolle el Sector, a través del Consejo Nacional de Viabilidad (CONAVI), Consejo de Transporte (CTP), Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Asimismo, se requerirá la participación activa y de forma integrada de las instituciones supra citadas y a la vez, de otros sectores como Ambiente, Energía, Mares y Ordenamiento Territorial y Desarrollo Humano e Inclusión Social esto para la implementación del proyecto de Sectorización y Transporte Rápido de Pasajeros (TRP), que ha sido incorporado en el PND como parte del Programa para mejorar la movilidad en el Gran Área Metropolitana y el transporte de mercancías a nivel nacional.

En cuanto a carreteras se pretende mejorar la transitabilidad y fluidez de la red vial nacional, por medio de proyectos importantes para la construcción y mejoramiento de vías, puentes, inclusive se pretende realizar un túnel e intercambios viales.

Los Proyectos del corredor vial del Atlántico resulta aún más relevante si se consideran los alcances del Proyecto Mesoamérica y del Estudio Centroamericano de Transportes (ECAT), ya que dicha ruta nacional forma parte del “Corredor Atlántico” que permitiría un transporte de carga o de pasajeros internacional más expedito y por ende mucho más económico con este corredor, que realizando el mismo trayecto por las tradicionales rutas 1 y 2 pasando por el centro de la capital.

Asimismo, se prete desarrollar proyectos de gran relevancia al desarrollo económico del país, como por ejemplo el Proyecto Fase 2Ade la Terminal de Contenedores de Moín, terminal que será construida completamente en el mar, iniciando con una entrada para 12 carriles y un área de relleno de 78,6 Ha, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros, así como la rehabilitación de muelle de Golfito y la disminución de tiempos de espera en los puertos del país.

PROPUESTA ESTRATEGICA SECTORIAL

Objetivo Sectorial	1. Mejorar la infraestructura de transportes en sus diferentes modalidades
--------------------	--

Resultado	Indicador	Línea Base	Meta del periodo 2015-2018 y anual
Mejora en la competitividad del país respecto a la calidad de la infraestructura de los diferentes modos de transporte.	Posición del país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en carreteras.	2014: Posición 119	2015-2018: Posición de país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en carreteras: 114. 2015: 118 2016: 117 2017: 116 2018: 114
	Posición del país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en ferrocarriles.	2014: Posición 91	2015-2018: Posición de país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en ferrocarriles: 86. 2015: 90 2016: 88 2017: 87 2018: 86
	Posición del país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en puertos.	2014: Posición 115	2015-2018: Posición de país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en puertos: 110. 2015: 114 2016: 113 2017: 112 2018: 110
	Posición del país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en aeropuertos.	2014: Posición 61	2015-2018: Posición de país respecto al Índice de competitividad, pilar de infraestructura en aeropuertos: 56. 2015: 60 2016: 59 2017: 58 2018: 56

Programa o Proyecto	1.1 Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica.
Objetivos	1.1.1 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Pacífico.
	1.1.2 Mejorar la infraestructura vial para facilitar la transitabilidad del Corredor Atlántico.
	1.1.3 Mejorar la transitabilidad de la red estratégica nacional con las principales zonas productivas y turísticas del país para promover el desarrollo.
	1.1.4 Mejorar la conectividad de zonas productivas del país, para contribuir al traslado seguro y al desarrollo turístico y económico.
	1.1.5 Mejorar la transitabilidad de la Ruta San José-San Ramón para contribuir al traslado seguro y al desarrollo económico.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.1.1.1 Corredor vial que mejore la transitabilidad y seguridad a los usuarios de la vía.	Porcentaje de avance de obra	2013: 22,80%	2015-2016 77,20% de ampliación del tramo Cañas –Liberia (mejoramiento vial, Pasos a Desnivel y Puentes). 2015: 56,55% 2016: 77,20%	2015-2016: 39.287,79 BID.	1) Cambios en prioridades para la ejecución de proyectos. 2) Incumplimientos en la ejecución de obra por parte del contratista.	Carlos Villalta Villegas. Gerente del Proyecto Unidad Ejecutora PIV-CONAVI. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI.
1.1.1.2 Rehabilitación del Tramo Palmar Norte-Paso Canoas.	Porcentaje de avance de obra	2014:0 %	2016-2018: 70,83% de Rehabilitación Tramo Palmar Norte-Paso Canoas. 2016: 20,83% 2017: 45,83% 2018: 70,83%	2016-2018: 30.316,5 BID.	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Retrasos para obtener la vialidad ambiental por parte de SETENA.	Mauricio González Quesada, Viceministro de Infraestructura y Concesiones, MOPT. Carlos Segnini Villalobos, Ministro MOPT. MOPT.
1.1.1.3 Rehabilitación y ampliación RN°1 Interamericana Norte, Sección Barranca-Limonal.	Porcentaje de avance de obra	2014 0%	2016-2018: 61,82% de la rehabilitación y ampliación de la Sección Barranca-Limonal. 2016: 18,18% 2017: 40,00% 2018: 61,82%	2016-2018: 69.167,14 BID.	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Retrasos para obtener la vialidad ambiental por parte de SETENA.	Mauricio González Quesada, Viceministro de Infraestructura y Concesiones. Carlos Segnini Villalobos, Ministro MOPT. MOPT.
1.1.2.1 Tramo Bajos de Chilamate - Vuelta Kooper construido	Porcentaje de avance de obra	2014: 19,79%	2015-2016 80,21% del Proyecto Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper. 2015: 50,21% 2016: 80,21%	2015-2016: 24.824,75 Presupuesto Nacional: 11.881 Programa 327 Corporación	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Asignación de recursos presupuestarios insuficientes.	María del Carmen Gallardo, Gerente del Proyecto, Unidad Ejecutora Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper. Mauricio González Quesada

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
				Andina de Fomento (CAF) del Banco de Desarrollo de América Latina: 12.943,75.		Viceministro de Infraestructura y Concesiones. Ministro: Carlos Segnini Villalobos MOPT. MOPT.
1.1.2.2 Tramo Puerto Viejo-Limón ampliado (Ruta 32).	Porcentaje de avance de obra	2014: 0% de avance de obra	2017-2018 Ampliación del tramo Puerto Viejo de Sarapiquí-Limón 30% de la ruta 32. 2017:10% 2018: 30%	2017-2018: 23.818,68 Gobierno de China.	1) Que no se apruebe el contrato de préstamo. 2) Que el proyecto tenga un aumento considerable en su costo.	Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI.. Ministro Carlos Segnini Villalobos MOPT MOPT-CONAVI
1.1.3.1 Sección: Birmania-Santa Cecilia mejorado	Porcentaje de avance de obra	2014: 0%	2016-2018: 70,83% del Mejoramiento de la Sección: Birmania - Santa Cecilia. 2016: 20,83% 2017: 45,83% 2018: 70,83%	2016-2018: 9.481,92 BID.	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Retrasos para obtener la vialidad ambiental por parte de SETENA.	Ministro: Carlos Segnini Villalobos MOPT. MOPT.
1.1.3.2 Conectores viales para mejorar la transitabilidad en la Región Huetar Norte, Chorotega, Central y Huetar Caribe.	Porcentaje de avance de obra	2013: 65%	2015-2016 35% de construcción del tramo Sifón – Abundancia. 2015:20% 2016:35%	2015-2016: 24.510 Presupuesto Nacional, de la Partida denominada: “San Carlos y otros”	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Condiciones climatológicas 3) Disponibilidad de recursos.	Cristian Vargas Gerente del Proyecto Pablo Torres. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI.
	Porcentaje de avance de obra	2013: 0%	2015-2016 Construcción del 100% de la radial Abundancia -Ciudad Quesada. 2015: 60% 2016: 100%	2015-2016: 5.736,30 BID: 5.736,30	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Cambios en prioridades para la ejecución de proyectos. 3) Incumplimientos en la ejecución de obra por parte del contratista.	Gerente del Proyecto: Carlos Villalta Villegas Director Ejecutivo de CONAVI Ing. Mauricio Salom Echeverría. CONAVI.
1.1.4.1 Tramo Nosara-	Porcentaje de avance	2014: 0%	2017-2018: Mejoramiento del 30%	2017-2018: 7.732,66	1) El proyecto no llegue a concretar el	Mauricio Salom Echeverría, Director

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
Sámara (ruta 160) mejorado	de obra		del tramo Nosara-Sámara. 2017: 10% 2018: 30%		financiamiento requerido.	Ejecutivo de CONAVI. Carlos Segnini Villalobos, Ministro MOPT. MOPT-CONAVI.
1.1.4.2 Mejoramiento del Tramo Paquera-Playa Naranjo	Porcentaje de avance de obra	2014: 0%	2016-2018: 100% del Mejoramiento del Tramo Paquera-Playa Naranjo 2016: 33,33% 2017: 73,33% 2018: 100%	2016-2018: 7.230,78 BID	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación).	Carlos Segnini Villalobos MOPT. MOPT.
1.1.4.3 Tramo Los Chiles-Río Pocosal-Río Infiernito de la Ruta 856 construido.	Porcentaje de avance de obra.	2014: 0 %	2015-2017 41% de construcción de la sección Los Chiles-Río Infiernito de la Ruta Nacional 1856. 2015: 16% (24,5km). 2016: 35% (29,8km). 2017: 41% (9,1km).	2015-2017: 7.113,6 Comisión Nacional de Emergencias	1) Condiciones climatológicas adversas. 2) Que las obras se realicen fuera del amparo del Decreto de Emergencia DE 37536. 3) Que los procesos de contratación excedan los plazos programados.	Gerente del Proyecto: Ing. José Mena. Gerencia de Construcción de Vías y Puentes Ing. Cristian Vargas Calvo. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI.
1.1.5.1 Ruta San José-San Ramón ampliada.	Porcentaje de avance de obra.	2014: 0%	9.1.1.5.1 2017-2018: 30% de la ruta San José-San Ramón ampliada. 2017: 10% 2018: 30%	2017-2018: 24.181,65	1) Que no se concrete el financiamiento. 2) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación).	Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. Carlos Segnini Villalobos MOPT.

Programa o Proyecto	1.2. Programa de obras urbanas de la Red Vial Nacional.
Objetivos	1.2.1 Mejorar la capacidad física de la Carretera de Circunvalación.
	1.2.2 Mejorar el tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo interviniendo el puente del Río Virilla.
	1.2.3 Mejorar el estado y la capacidad de las vía del tramo en la intersección de La Lima y Taras de Cartago.
	1.2.4 Construir obras que faciliten el tránsito vial en la Gran Área Metropolitana.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.2.1.1 Tres cruces de caminos en Carretera de circunvalación mejorados mediante la construcción de intercambios	Porcentaje de avance de obra	2013: 0%	2015-2018 100% construcción de los tres Intercambios (Garantías Sociales; Guadalupe - Derecho UCR; Paso Ancho) en carretera de circunvalación. 2015: 21,80% 2016: 65,46% 2017: 93,04% 2018: 100%	2015-2018: 32.649,05 BID: 5.560,05 BCIE: 27.089,00	1) No refrendo de CGR al convenio de cooperación. CONAVI-Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos, que se gestionará para la construcción. 2) Retraso en la reubicación de los servicios públicos. 3) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación).	Ing. Andrea Soto, Gerente del Proyecto Garantías Sociales y Guadalupe- Bandera-Derecho UCR. Carlos Villalta Villegas, Gerente del Proyecto Paso Ancho. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI.
1.2.1.2 Tramo norte de carretera de circunvalación construido.	Porcentaje de avance de obra.	2013: 0%	2015-2016 Construcción del 100% tramo norte de la carretera de Circunvalación. 2015: 70% 2016: 100%	2015 -2016: 75.937,33 BCIE	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Modificaciones al proyecto, que varíen el alcance del contrato.	Andrea Soto Gerente del Proyecto Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI
1.2.2.1 Sección Pozuelo – Jardines del Recuerdo mejorado.	Porcentaje de avance de obra	2013: 0%	2015-2016 Mejoramiento del 100% del tramo Pozuelo Jardines del Recuerdo. 2015: 40% 2016: 100%	2015-2016: 4.684,23 BID	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Incumplimientos en la ejecución de obra por parte del contratista.	Gerente del Proyecto: Carlos Villalta Villegas Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI.
1.2.3.1 Construcción de los intercambios viales en la Lima y Taras de Cartago	Porcentaje de avance de obra	2014: 0%	2016-2018: Construir el 70,83% de los intercambios viales en La Lima y Taras de Cartago. 2016:20,83% 2017:45,83% 2018:70,83%	2016-2018: 29.126,4 BID	1) Retrasos en la elaboración, aprobación de los estudios y diseños.	Carlos Segnini, Ministro MOPT. MOPT.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.2.4.1 Túnel de interconexión Calle Roosevelt construido.	Porcentaje de avance de obra.	2014: 0%	2017-2018 Construcción del 100% del túnel en Calle Roosevelt. 2017: 25% 2018: 100%	2017-2018: 29.357,79	1) Retraso en los estudios y diseños del Proyecto. 2) Falta de financiamiento.	Ministro MOPT Carlos Segnini. MOPT.

Programa o Proyecto	1.3. Programa de construcción de puentes de la Red Vial Nacional y Cantonal.
Objetivos	1.3.1 Mejorar la conectividad y seguridad en tramos de la red vial nacional mediante la construcción de puentes.
	1.3.2 Mejorar la conectividad y seguridad en tramos de la red vial cantonal mediante la construcción de puentes.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.3.1.1 Puentes de la Red Vial Nacional construidos.	Número de puentes construidos en red vial nacional.	2013: 0	2015-2018 Construcción de 36 puentes 2015: 13 2016: 22 2017: 32 2018: 36 Central 7 Brunca 4 Huetar Caribe 7 Huetar Norte 17 Pacífico Central 1	2015-2018: 23.727 Presupuesto Nacional Fondo Vial.	1) Disponibilidad del derecho de vía (Extensos procesos de expropiación). 2) Retraso en la reubicación de servicios públicos. 3) Rezagos para obtener la viabilidad ambiental por parte de SETENA. 4) Disponibilidad de recursos.	Cristian Vargas Calvo, Gerente del Proyecto. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI.
1.3.2.1 Puentes de la Red Vial Cantonal construidos.	Puentes en la Red Vial Cantonal construidos	2013: 0	2015-2016: 9 puentes construidos. 2015: 5 2016: 9	2015-2016: 7.600 BID.	1) Incumplimientos en la ejecución de obra por parte del contratista.	Greveen Picado Soto, Gerente del Proyecto. Ministro del MOPT: Carlos Segnini Villalobos. MOPT.

Programa o Proyecto	1.4 Programa de conservación de la Red Vial Nacional
Objetivo	Mantener y conservar la red vial nacional pavimentada en condiciones de transitabilidad.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.4.1.1 Red Vial Nacional pavimentada en mejores condiciones.	Número de kilómetros conservados de la red vial nacional pavimentada.	2013: 1.046,61 kilómetros conservados	2015-2018: 970 kilómetros anuales de mantenimiento periódico. 2015: 970 km 2016: 970 km 2017: 970 km 2018: 970 km	2015-2018: 120.254,62 Presupuesto Nacional Fondo Vial.	1) Cambios en prioridades para la ejecución de proyectos. 2) Disponibilidad de recursos.	Edgar May Cantillano, Gerente de Conservación. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. MOPT
.	Número de kilómetros conservados de la red vial nacional pavimentada.	2013: 2.076,11 kilómetros conservados	2015-2018: 3.450 kilómetros anuales de mantenimiento rutinario. 2015: 3.450 km 2016: 3.450 km 2017: 3.450 km 2018: 3.450 km	2015-2018: 67.210,81 Presupuesto Nacional Fondo Vial.	1) Cambios en prioridades para la ejecución de proyectos. 2) Disponibilidad de recursos.	Edgar May Cantillano, Gerente de Conservación. Mauricio Salom Echeverría, Director Ejecutivo de CONAVI. CONAVI

Programa o Proyecto	1.5. Programa de conservación de la Red Vial Cantonal.
Objetivos	1.5.1 Mejorar el estado de las rutas de la red vial cantonal.
	1.5.2 Disminuir la vulnerabilidad de zonas de alto riesgo de inundaciones mediante la canalización y dragado de cauces de ríos.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.5.1.1 Red vial cantonal mejorada del país para contribuir a la calidad de vida de la población	Kilómetros (km) de la red vial cantonal conservados (*)	2013: 396,89 km.	2015-2018: 6.150 kilómetros de la Red Vial Cantonal conservados. 2015: 1.500 km 2016: 1.500 km 2017: 1.550 km 2018: 1.600 km	2015-2018: 172.394,31 MOPT: 150.022,38 Programa 327 BID: 22.371,63	1) Insuficiente asignación de recursos presupuestarios 2) No contar oportunamente con personal técnico y operativo y del equipo y	Alejandro Molina Solís Director División de Obras Públicas. Directores Regionales Greveen Picado Soto, Gerente de Proyecto.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
					maquinaria requeridos.	Carlos Segnini Villalobos Ministro MOPT. MOPT.
1.5.2.1 Zonas vulnerables a inundaciones protegidas	Número de secciones de cauces de ríos intervenidos.	2013: 42 secciones de cauces	2015-2018:132 secciones de cauces de ríos intervenidos. 2015: 32 2016: 64 2017: 98 2018: 132	2015-2018: 17.488,82 MOPT: Programa 327	1) Insuficiente asignación de recursos presupuestarios 2) No contar oportunamente con personal técnico y operativo y del equipo y maquinaria requeridos.	Oscar Salgado Portugués Dirección Obras Fluviales. Carlos Segnini Villalobos, Ministro. MOPT. MOPT.

Programa o Proyecto	1.6. Programa de obras portuarias para mejorar la eficiencia
Objetivos	1.6.1 Mejorar la infraestructura y los servicios de los puertos del Pacífico 1.6.2 Mejorar la infraestructura y los servicios de los puertos del Atlántico

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.6.1.1 Puerto Caldera, más eficiente.	Número de horas de tiempo de espera de los buques graneleros que arriban a Puerto Caldera.	2013: 116 horas	2015-2018 69 horas menos de espera de los buques graneleros en Puerto Caldera. 2015: 24 horas 2016: 18 horas 2017: 15 horas 2018: 12 horas	2015-2018: 588,65 INCOP.	1) Inhabilitación de unos o más puestos de atraque del Muelle de Caldera por acumulación de sedimentación.	Ricardo Bogantes Villegas, Gerente Proyecto. Jorge Luis Loría Núñez Presidente Ejecutivo INCOP.
	Número de horas de tiempo de espera de los buques de contenedores que arriban al puerto de caldera	2013: 17 horas	2015-2018: 6 horas menos de espera de los buques en Puerto Caldera. 2015: 2 horas 2016: 2 horas 2017: 1 hora 2018: 1 hora	2015-2018: 1.234 (Recursos Privados-Concesionario).	1) Inhabilitación de unos o más puestos de atraque del Muelle de Caldera por acumulación de sedimentación	

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.6.1.2 Rompeolas en Puerto Caldera ampliado.	Porcentaje de avance de obra.	2014: 0% de avance de obra.	2016-2017 Ampliación del 100% Rompeolas. 2016: 60% 2017: 100%	2016-2017: 6.918 BID.	1) Incidencia de fenómeno natural que dañe la condición actual del rompeolas existente, lo que provocaría que el presupuesto resulte insuficiente para la ampliación.	Carlos Segnini Ministro MOPT
1.6.1.3 Reconstrucción y ampliación terminales y muelles de Puntarenas, Paquera y Naranjo.	Porcentaje de avance de obra	2014:0% de avance de obra	2016-2017 Reconstrucción y ampliación del 100% de las terminales y muelles de Puntarenas, Paquera y Naranjo. 2016: 40% 2017: 100%	2016-2017: ₡5.202 BID.	1) Incumplimientos en la ejecución de obra por parte del contratista.	Carlos Segnini Ministro MOPT
1.6.1.4 Muelle de Golfito rehabilitado.	Porcentaje de avance de obra	2014: 16,67%	2015-2018: 83,34% de la Rehabilitación del Muelle de Golfito. 2015: 26,67% 2016: 43,34% 2017: 60,01% 2018: 83,34%	2015-2018: 1.808,94 INCOP.	1) Apelaciones en los procesos de licitación, así como en los plazos de ejecución del proyecto.	Sandra Hernández Noguera, Gerente de Proyecto. Jorge Luis Loría Núñez Presidente Ejecutivo. INCOP.
1.6.2.1 Puerto Limón y Moín, más eficientes.	Número de horas reducidas de inactividad de los buques en Puerto Moín/Limón	2013: 21 horas	2017-2018: 4 horas menos de inactividad de los buques. 2017: 2 horas 2018: 2 horas	2015-2018:155.000 Presupuesto Nacional: 15.000 JAPDEVA:140.000	1) Infraestructura y equipamiento portuario insuficientes para la atención de las naves y carga. 2) Posibles manifestaciones, huelgas o paros a nivel interno tanto externo.	Ann McKinley Meza, Presidenta Ejecutiva de JAPDEVA.
1.6.2.2 Terminal de Contenedores en Moín que permita el arribo de naves de mayor capacidad.	Porcentaje de avance de obra de la Fase 2A	2013: 0% de construcción de obra	2015-2017: 100% construida la Fase 2A de la Terminal de Contenedores de Moín. 2015: 25% 2016: 75% 2017: 100%	2015-2018: 251.567 Presupuesto Nacional: 5.398 Recursos Privados: 246.169.	1) Incumplimiento de condiciones precedentes del contrato (no se logre la viabilidad ambiental). 2) Apertura del contrato a razón de las negociaciones del Gobierno con los grupos sindicatos de JAPDEVA.	Carlos Rueda Segura, Gerente del Proyecto. Jorge Mora Gutiérrez, Secretario Técnico de Consejo Nacional de Concesiones (CNC).. CNC.

Programa o Proyecto	1.7. Programa para el mantenimiento y modernización aeroportuaria.
Objetivos	1.7.1 Mejorar la infraestructura y los servicios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para contribuir con la mejora en la competitividad del país.
	1.7.2 Mejorar la infraestructura y los servicios de los aeródromos locales, para contribuir con la mejora en la competitividad del país
	1.7.3 Modernizar la infraestructura y los servicios del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, para contribuir con la mejora en la competitividad del país

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.7.1.1 Espacio físico del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría mejor distribuido para continuar su desarrollo.	Porcentaje de avance de obra	2014: 15% ejecución de obra	2015: 85% de avance de obra de la reubicación de COOPESA en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría 2015: 85%	2015: 18.398,34 CETAC.	1) Condiciones climatológicas adversas. 2) Incumplimiento en la ejecución presupuestaria.	Mariana Guevara Solera, Directora del Proyecto. Álvaro Vargas Segura, Director General. CETAC-DGAC.
	Porcentaje de avance de obra	2013:0%	2015: 100% construcción del Edificio Comercial en el Aeropuerto Internacional Juan Santa María. (AIJSM). 2015: 100%	2015: 1.933 Recursos privados	1) No mejorar la oferta comercial del AIJS. 2) No lograr maximizar los ingresos que genera el AIJS.	Fernando Soto Campos. Inspector del Órgano Fiscalizador CETAC. CETAC.
1.7.2.1 Servicios aeroportuarios de los aeródromos de Coto 47 y Los Chiles mejorados.	Número de aeródromos locales mejorados.	2013: 0	2015: 2 aeródromos mejorados, 2015: 2 aeródromos mejorados, Coto 47 y Los Chiles.	2015: 3.228,21 Presupuesto CETAC. (En millones de colones, Coto 47 1.250 y Los Chiles 1.978,21).	1) Condiciones climatológicas. 2) Incumplimiento de normativa internacional	Carlos Campos Chavarría, Gerente del Proyecto. CETAC-DGAC.
1.7.3.1 Instalaciones aeroportuarias modernizadas.	Porcentaje de avance de obra	2013: 0%	2015-2018: 100% avance de obra de la plataforma del puente de abordaje número 3 en el Aeropuerto Daniel Oduber Quirós 2015: 100%	2015: 1.212 Presupuesto CETAC.	1) Rezagos en proceso licitatorio. 2) Condiciones climatológicas.	Ingeniera Ana Yancy Paniagua Cascante, Directora del Proyecto. CETAC-DGAC.

Programa o Proyecto	1.8. Programa de seguridad vial.
Objetivo	1.8.1 Desarrollar acciones que permitan mejorar la seguridad vial en el país.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.8.1.1 Disminuir la mortalidad por accidentes de tránsito	Tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes.	2013: 13,66%	2015-2018: Reducir a 10,75 la tasa de mortalidad por accidente de tránsito por 100 mil habitantes. 2015: 13,16 2016: 12,46 2017: 11,66 2018: 10,75	2015-2018: 34.481 Recursos del Fondo de Seguridad Vial. Programa Presupuestario 2.	1) Coordinación poco efectiva y oportuna para implementar el programa de Seguridad Vial.	German Valverde González, Presidente Ejecutivo COSEVI. COSEVI.

Programa o Proyecto	1.9. Programa para mejorar la movilidad en el Gran Área Metropolitana y el transporte de mercancías a nivel nacional.
Objetivos	1.9.1 Mejorar el servicio de transporte público de pasajeros para los usuarios de la Gran Área Metropolitana.
	1.9.2 Mejorar la movilidad en el Gran Área Metropolitana para contribuir al traslado de los usuarios.
	1.9.3 Mejorar la capacidad de movilización de mercancías en el país, para contribuir al desarrollo económico.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.9.1.1 Modernizar el Sistema de Transporte Público de pasajeros por autobús.	Porcentaje de avance en la implementación del y operación del Sector de transporte masivo de pasajeros.	2013: 0 sectores	2018: 1 sector implementado y en operación. 2018: 1 sector	2018: 150 Consejo Transporte Público Programa presupuestario: 2: Áreas técnicas de regulación.	1) No aprobación por ARESEP el proyecto de canon 2015.	Mario Zárate Sánchez. Director Ejecutivo Consejo de Transporte Público Carlos Segnini Villalobos, Ministro MOPT. CTP.
1.9.2.1 Transporte Rápido de Pasajeros (TRP) entre San José – Cartago.	Porcentaje de avance de obra	2013:0	2016-2018: 100% construida I Etapa del Transporte Rápido de Pasajeros (TRP). Tramo: San José - Cartago.	2015-2018: 381.500	1) No aprobación de la modificación a la Ley 7001, pues le otorga a INCOFER una serie de facilidades	Guillermo Santana. Presidente Ejecutivo INCOFER. INCOFER.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
			2016: 15% 2017: 55% 2018: 100%		normativas, técnicas y financieras.	
1.9.3.1 Rehabilitación progresiva del sistema de transporte ferroviario de carga en el país.	Número de kilómetros ferroviarios rehabilitados	2013: 0	2015-2018: Rehabilitación de 100 km de la Red Ferroviaria Nacional para el transporte de carga. 2015: 20 km 2016: 20 km. 2017: 30 km. 2018: 30 km.	2015-2018: 14.000 INCOFER	1) No aprobación de la modificación a la Ley 7001, pues le otorga a INCOFER una serie de facilidades normativas, técnicas y financieras.	Guillermo Santana. Presidente Ejecutivo INCOFER. INCOFER.

Programa o Proyecto	1.10. Programa Ciudad Gobierno.
Objetivo	1.10.1 Concentrar los servicios públicos proporcionados al usuario por diferentes entidades Gubernamentales del país, para mejorar la atención a los usuarios.

Resultado	Indicador	Línea base (año más actualizado)	Meta del periodo 2015-2018	Estimación presupuestaria en millones de colones, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Riesgo	Nombre de la persona responsable e institución ejecutora
1.10.1.1 Mejora en la calidad de servicios y en las condiciones físicas en que se prestan así como el ahorro en gasto por concepto de alquiler	Porcentaje de avance de construcción de obra	2013: Diseño preliminar	2015-2018: 100% del Proyecto Ciudad Gobierno construido. 2016: 25% (Edificio MOPT: incluye obra gris, acabados y sistemas del edificio) 2018: 100% (Tres Edificios: Hacienda, MEP y MIDEPLAN)	2015-2016: 96.300 Presupuesto Nacional: 20.000 Recursos Externos: 76.300	1) No aprobación de recursos económicos necesarios. 2) Situaciones de imprevisibilidad durante el proceso de ejecución de la obra. 3) Incumplimiento contractual. 4) Atrasos en la firma de convenios o contratos interinstitucionales.	Luis González Vallejo Dirección Edificaciones Nacionales. Carlos Segnini Villalobos, Ministro MOPT MOPT.

Notas Técnicas:

Programa 1.1: Programa de Obras Viales de la Red Vial Nacional Estratégica.

Mejoramiento: Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la

calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie ("upgrade") de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

Programa 1.4: Programa de conservación de la Red Vial Nacional

Conservación vial: Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento rutinario y periódico, la rehabilitación y el refuerzo de la superficie de ruedo, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción.

Mantenimiento periódico: Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

Mantenimiento rutinario: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

Programa 1.5: Programa de conservación de la Red Vial Cantonal. Para efectos de la evaluación se adjuntará el tipo de mantenimiento (rutinario y periódico) por cada Dirección Regional; dando prioridad a los cantones con menor índice de desarrollo social (Tarrazú, León Cortés, Upala, Los Chiles, Guatuso, Turrialba, Sarapiquí, Abangares, La Cruz, Buenos Aires, Osa, Golfito, Coto Brus, Parrita, Corredores, Limón, Siquirres, Talamanca, Matina y Guácimo).

Programa 1.6: Programa de obras portuarias para mejorar la eficiencia

Respecto a la fase 2A de la construcción de la Terminal de Contenedores de Moín, la etapa de construcción de obra, se tiene programado que concluya al 2017. Para el 2018, se tiene previsto el equipamiento operativo, iluminación y servicios complementarios.

Respecto a la meta relacionada con el tiempo de espera de los buques en los puertos Limón/Moín, la línea base utilizada para la meta del periodo 2015-2018 muestra un incremento de 1 hora, pasando de un total de 20 horas en el número de horas de tiempos de inactividad de los buques que arriban a Puerto Moín/ Limón en el año 2009 a 21 horas en el año 2013. Lo anterior, se debe al incremento del tonelaje de carga movilizada en un 19% para el año 2013, comparado con el mismo periodo del 2009, incremento de carga que ha tenido que movilizar el puerto con la misma infraestructura y equipo portuario, lo cual influye directamente en el tiempo de operación de los barcos en puerto y por ende en el tiempo de espera de los barcos en bahía a ser atendidos. Por tal razón, se considera para el periodo 2015-2018 factible establecer como meta la disminución del total de las horas de inactividad en 4 horas, dicha meta está sujeta a la adquisición de al menos una grúa pórtica.

Programa 1.7: Programa para el mantenimiento y modernización aeroportuaria.

Mejoramiento de aeródromos: se refiere a las mejoras en las condiciones de la pista, recarpeteo. Franjas de seguridad, cercado perimetral, entre otros. Este programa quedaría "abierto", para incorporar proyectos e inversiones a realizarse en los periodos subsiguientes al año 2015.

Programa 1.9: Programa para mejorar la movilidad en el Gran Área Metropolitana y el transporte de mercancías a nivel nacional.

Se han definido dos grandes ejes de acción en materia ferroviaria, el mejoramiento de la movilidad de personas en la GAM y el mejoramiento del transporte de mercancías a nivel nacional, dado la cobertura que tiene la Red Ferroviaria Nacional con vías en el Caribe y en el Pacífico.

Se entiende por rehabilitación el mejoramiento estructural de la vía a fin de elevar sus condiciones de operación en términos de velocidad de paso y seguridad.

Como parte de la ejecución de obra del proyecto del Transporte Rápido de Pasajeros, deberán realizarse las gestiones pertinentes para garantizar que una vez finalizada la construcción de la infraestructura ferroviaria, se cuente con los equipos para hacer operativo el servicio de electrificación de transporte ferroviario entre San José y Cartago, sin que se causen retrasos a los usuarios, ni deterioros en las obras construidas por falta de uso.

Programa 1.10: Programa Ciudad Gobierno.

La construcción del edificio del MOPT representa un 25% del proyecto Ciudad Gobierno, dicho proyecto comprende la construcción de cuatro edificios para concentrar a diferentes instituciones del Gobierno Central. Para el edificio del MOPT, en el 2016 se tiene programada la instalación de Sistemas electromecánicos, comunicación, iluminación, pannelería solar, riego, manejo de aguas, entre otros. Para la construcción de los otros tres edificios, no se tiene fuente de financiamiento identificada.

Nombre del indicador	Posición de país respecto al índice de competitividad global, pilar de infraestructura
Definición	Es la ubicación del país medido por el Índice de Competitividad Global en el pilar de infraestructura por cada uno de los modos de transporte: carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos.
Fórmula	Ranking entre los países de todo el mundo que participan en la medición.
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Anual
Ponderación o Peso	25%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Índice de Competitividad Global que elabora y publica anualmente el Foro Económico Mundial
Clasificación *	() Impacto (x) Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del tramo Cañas Liberia
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto (mejoramiento de la carretera 57,5%, 3 Pasos a Densivel 31% y Puentes 11,5%)
Fórmula	avance de obras alcanzado / total de obras programadas * 100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	20%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Unidad Ejecutora PIV - CONAVI, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del tramo Palmar Norte-Paso Canoas
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	Avance de obras alcanzado / Total de obras programadas * 100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	22%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	MOPT, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de la Sección Barranca-Limonal
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$\text{avance de obras alcanzado} / \text{total de obras programadas} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	58%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	MOPT, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra tramo Bajos de Chilamate-Vuelta de Kooper
Definición	Avance de obra de la construcción del tramo Bajos de Chilamate- Vuelta Kooper
Fórmula	$\text{Kilómetros construidos} / \text{Total kilómetros del tramo} (27,09)$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	100% (77,6 % km carretera del proyecto construidos, 22,4% Puentes)
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informes Mensual de la Unidad Ejecutora
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de ampliación tramo Puerto Viejo Sarapiquí-Limón (Ruta 32,)
Definición	Avance de obra de la construcción.
Fórmula	$\text{Avance programado} / \text{avance alcanzado} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	67,12 %
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Gerencia de Conservación de Vías y Puentes - CONAVI, (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de la Sección Birmania-Santa Cecilia
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$\text{avance de obras alcanzado} / \text{total de obras programadas} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	24%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	MOPT, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del tramo Sifon -Abundancia (carretera 29 km, 12 puentes)
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$(\text{Obra construida} / \text{Obra programada}) * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	62%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Gerencia de Construcción de Vías y Puentes - CONAVI, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del tramo Abundancia - Ciudad Quesada
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$(\text{Obra construida} / \text{Obra programada}) * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	14%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Unidad Ejecutora PIV - CONAVI, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del Tramo Nosara-Sámara
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$\text{avance de obras alcanzado} / \text{total de obras programadas} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	64%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	MOPT, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del Tramo Paquera-Playa Naranjo.
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$\text{avance de obras alcanzado} / \text{total de obras programadas} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	18%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	MOPT, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de las secciones 1 y 2 de la ruta 856
Definición	Se pretende establecer el avance en el mejoramiento de las secciones 1: Los Chiles-Río Pocosal y 2: Río Pocosal -Infiernito
Fórmula	$\text{Avance alcanzado} / \text{avance programado} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	18%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	Gerencia de Conservación de Vías y Puentes - CONAVI, (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje del mejoramiento vial de la Ruta San José-San Ramón
Definición	Avance porcentual de las obras.
Fórmula	Avance alcanzado/avance programado*100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	Gerencia de Conservación de Vías y Puentes - CONAVI, (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de los intercambios en carretera de Circunvalación (Garantías Sociales, Guadalupe-Derecho UCR, Paso Ancho)
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto (36,6%, Guadalupe – Derecho UCR: 46,4% y Paso Ancho : 17,0%)
Fórmula	(Obra construida / Obra programada)*100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	30%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	Unidad Ejecutora BCIE - CONAVI, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del tramo Circunvalación Norte de San José
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	(Obra construida / Obra programada)*100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	70%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	Unidad Ejecutora BCIE - CONAVI, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del tramo Jardines - Pozuelo
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$(\text{Obra construida} / \text{Obra programada}) * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	Unidad Ejecutora PIV - CONAVI, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de los intercambios viales en La Lima y Taras de Cartago
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$\text{avance de obras alcanzado} / \text{total de obras programadas} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (X) Regional Regional
Fuente de datos	MOPT, informes de avance de proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra del túnel de interconexión en Calle Roosevelt
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	$\text{Avance alcanzado} / \text{avance programado} * 100$
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (X) Regional
Fuente de datos	Gerencia de Conservación de Vías y Puentes - CONAVI, (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Numero de puentes construidos en la Red Vial Nacional
Definición	Cantidad de puentes construidos en Red Vial Nacional.
Fórmula	suma de la cantidad de puentes construidos
Unidad de medida	número
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Gerencia de Construcción de Vías y Puentes - CONAVI, Unidad Ejecutora BCIE - CONAVI (informes de avance de proyectos).
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Número de puentes construidos en la red vial cantonal
Definición	Corresponde a las estructuras de puentes construidos con fondos del préstamo 2098/OC-CR BID, en la Red Vial Cantonal, por medio de la Unidad Ejecutora MOPT-BID
Fórmula	Cantidad de puentes construidos en la Red Vial Cantonal.
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	(X) Nacional () Regional
Fuente de datos	Unidad Ejecutora MOPT/BID
Clasificación *	() Impacto (x) Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	Kilómetros de la RVN pavimentada atendidos con mantenimiento rutinario
Definición	cantidad de kilómetros de la RVN pavimentada mantenidos y rehabilitados
Fórmula	(suma de la cantidad de kilómetros de la RVN pavimentada con mantenimiento rutinario /3450)*100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	78%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Gerencia de Conservación de Vías y Puentes - CONAVI, (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Kilómetros de la RVN pavimentada atendidos con mantenimiento periódico
Definición	cantidad de kilómetros de la RVN pavimentada mantenidos y rehabilitados
Fórmula	$(\text{suma de la cantidad de kilómetros de la RVN pavimentada con mantenimiento periódico} / 970) * 100$
Unidad de medida	%
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	22%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Gerencia de Conservación de Vías y Puentes - CONAVI, (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Kilómetros de la red vial cantonal del país conservados.
Definición	Corresponde a la cantidad de kilómetros de las intervenciones en la red vial país.
Fórmula	Cantidad de kilómetros de la red vial del país conservados.
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	90%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Direcciones Regionales de la División de Obras Públicas.
Clasificación *	() Impacto (.) Efecto () Aprovechamiento de producto (X) Producto

Nombre del indicador	Número de secciones de cauces de ríos de alto riesgo protegidos.
Definición	Obras de protección para brindar mayor seguridad a comunidades o poblaciones localizadas cerca de sitios vulnerables a inundación.
Fórmula	Número de secciones de cauces de ríos de alto riesgo protegidos.
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	10%
Desagregación	(x) Nacional () Regional
Fuente de datos	Dirección de Obras Fluviales de la División de Obras Públicas.
Clasificación *	() Impacto (x) Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	Número de horas de tiempo de espera de los buques Graneleros que arriban a Puerto Caldera.
Definición	Es la demora entre la llegada del buque al Puerto y su amarre en el atracadero.
Fórmula	Horas de espera de los buques graneleros
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	4%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informe Semestral de la Secretaria de Fiscalización.
Clasificación *	() Impacto (x) Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	Número de horas de tiempo de espera de los buques de contenedores que arriban a Puerto Caldera.
Definición	Es la demora entre la llegada del buque al Puerto y su amarre en el atracadero.
Fórmula	Horas de espera de los buques de contenedores
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	8%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informe Semestral de la Secretaria de Fiscalización.
Clasificación *	() Impacto (x) Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra en la Rehabilitación del Puerto de Golfito.
Definición	Permite conocer periódicamente el avance del proyecto para aplicar medidas correctivas de ser requerido.
Fórmula	Actividades finalizadas / Actividades programadas * 100
Unidad de medida	Porcentual
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	11%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informe de avances de la Dirección Portuaria.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de Avance de Obra de la Ampliación del Rompeolas de Puerto Caldera
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	Avance alcanzado/avance programado*100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	44%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	MOPT (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de Avance de Obra terminales y muelles de Puntarenas, Paquera y Naranjo.
Definición	Avance porcentual de las obras en la etapa constructiva del proyecto
Fórmula	Avance alcanzado/avance programado*100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	trimestralmente
Ponderación o Peso	33%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	MOPT (informes de avance de obras)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Número de horas reducidas de tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón- Moín
Definición	El tiempo de inactividad de los buques contempla las inactividades en todas las fases de operación desarrolladas desde el arribo al puerto hasta el zarpe
Fórmula	Suma de horas reducidas
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	38%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Sistema Estadísticas Portuarias JAPDEVA
Clasificación *	() Impacto (x) Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	% de avance de obra de construcción de la fase 2A de la TCM
Definición	Corresponde al avance de obra para la construcción de la fase 2A de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM)
Fórmula	Avance de obra alcanzado/Total obra programado *100
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	62%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Licda. Elizabeth Briceño - UPI/ Ing. Carlos Rueda - Gerente del Proyecto
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de la reubicación de COOPESA
Definición	El indicador se refiere al avance de obra para la reubicar del hangar de COOPESA para permitir el desarrollo de la Terminal aérea, demolición del actual hangar y descontaminación del terreno, construcción de una plataforma remota y rodajes asociados.
Fórmula	Avance de Obra Alcanzado / Avance de Obra Programado
Unidad de medida	Porcentaje de Obra Ejecutada
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	90%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informes de avances de obra, expedientes institucionales de los proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra de la construcción del edificio comercial
Definición	El indicador se refiere al avance de obra para la construcción de un edificio que será dedicado a la explotación de locales comerciales, en los cuales los pasajeros viajantes podrán realizar sus compras.
Fórmula	Avance de obra alcanzado / Avance de obra programado
Unidad de medida	Porcentaje de Obra Ejecutada
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	10%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informes de avances de obra, expedientes institucionales de los proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Número de aeródromos locales mejorados.
Definición	El indicador se refiere a la cantidad de aeródromos mejorados en cuanto las condiciones de la pista, recarpeteo, franjas de seguridad, cercado perimetral, entre otros.
Fórmula	Cantidad de aeródromos mejorados
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informes de avances de obra, expedientes institucionales de los proyectos.
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito.
Definición	La Tasa de Mortalidad por Accidentes de Tránsito; es el número total de defunciones por accidentes de tránsito en una población total, expresada por 100.000 habitantes.
Fórmula	$\text{Número de defunciones por Accidentes de Tránsito en una población (*)} / \text{No. total de población} \times 100.000 \text{ habitantes}$
Unidad de medida	Tasa por 100 mil habitantes
Frecuencia de medición	Anual
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	(X) Nacional () Regional
Fuente de datos	Poder Judicial en defunciones e Instituto Nacional de Estadística y Censos en población
Clasificación *	(x) Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto () Producto

Nombre del indicador	Sectores implementados
Definición	El indicador se dirige al establecimiento de los avances en la implementación del proyecto Sectorización, dirigido al ordenamiento vial de la GAM. El proyecto entraría en operación en el año 2018.
Fórmula	Número de sectores implementados
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Anual
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	CTP
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra en Transporte Rápido de Pasajeros.
Definición	Porcentaje de avance de la etapa I del Transporte Rápido de Pasajeros, Tramo San José - Cartago.
Fórmula	Kilómetros electrificados /Kilómetros totales del tramo ferroviario
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Informes de ejecución física del proyecto (Etapa 1 San José - Cartago)
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Número de kilómetros rehabilitados
Definición	Son aquellos kilómetros de vía en los que se realiza un mejoramiento estructural a fin de elevar sus condiciones de operación en términos de velocidad de paso y seguridad.
Fórmula	Suma de kilómetros rehabilitados
Unidad de medida	Número
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	(x) Nacional (Red Ferroviaria Nacional) () Regional
Fuente de datos	Informes de Gerencia de Operaciones
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

Nombre del indicador	Porcentaje de avance de obra
Definición	Comprende el avance de obra correspondiente a la construcción de cuatro edificios de diferentes Instituciones Gubernamentales. El Edificio del MOPT, consta de dos etapas Primer etapa: Obra gris de la edificación Segunda etapa: Acabados y Sistemas
Fórmula	Porcentaje de avance alcanzado/porcentaje de avance programado
Unidad de medida	Porcentaje
Frecuencia de medición	Trimestral
Ponderación o Peso	100%
Desagregación	() Nacional (x) Regional
Fuente de datos	Edificaciones Nacionales
Clasificación *	() Impacto () Efecto () Aprovechamiento de producto (x) Producto

