



ÍNDICE

Índice.....	1
Introducción	3
Generalidades.....	5
Programación Estratégica Institucional	27
Programación Estratégica a Nivel de Programa	47
Detalle de Proyectos de Inversión.....	59



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013





INTRODUCCIÓN

El Plan de Operativo Institucional del Consejo Nacional de Vialidad, para el ejercicio presupuestario 2013, es el resultado de la planificación que implica pensar en el futuro para adoptar decisiones en el presente, requiere dejar de lado la improvisación para actuar de una manera ordenada, con una visión que guíe y una ruta.

Este se deriva del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014” María Teresa Obregón Zamora” el cual da las pautas, las líneas estratégicas de acción para promover el desarrollo del país para el cuatrienio, de manera tal que se cuente con un marco integrador, una visión integral, capaz de reconocer y atender las cuestiones urgentes y las importantes, para contribuir a un desarrollo.

De igual forma se considera como el instrumento de planificación gubernamental que integra las políticas públicas para alcanzar los objetivos de desarrollo planteados por el gobierno, para garantizar el bienestar del país basado en los principios de integralidad, pertinencia, coherencia y carácter estratégico, criterios a los que se adiciona la orientación hacia resultados, como elementos esenciales de la gestión.

Es un plan de carácter vinculante y por tanto se constituye en la base para la definición de los Planes Quinquenales; que a su vez determinan los Planes Operativos Institucionales que se traducen en Presupuestos Anuales de las entidades.



El Plan Nacional de Desarrollo, define cuatro ejes de acción que orientan los retos y las metas planteadas por la Administración Chinchilla Miranda. Estos ejes son:

1. Bienestar Social
2. Seguridad Ciudadana y Paz Social.
3. Ambiente y Ordenamiento Territorial.
4. Competitividad e Innovación.

El Eje 4 “Competitividad e Innovación”, considera como uno de los elementos clave para el mejoramiento de la competitividad nacional, la inversión en mantenimiento y desarrollo de la infraestructura de transporte, con el fin de minimizar costos y dinamizar la producción, Por ello, propone como uno de sus grandes desafíos, el desarrollo de la infraestructura con el fin de aumentar la producción, el empleo y mejorar la competitividad.

La visión que se propone en el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014 “María Teresa Obregón Zamora” en relación con el ámbito de acción del Consejo Nacional de Vialidad, plantea que *“... las acciones estratégicas, metas y proyectos de inversión en materia de infraestructura y transporte, están dirigidas a que el país cuente con un sistema de transporte de carga y pasajeros seguro, que sea eficiente e integrado en sus distintas modalidades.... Estos incluyen entre otros, la construcción de obras de infraestructura vial...”*¹.

¹ Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, Capítulo 7, Página N° 89



El Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, establece en consecuencia una serie de metas que la presente Administración se ha propuesto cumplir. Es importante mencionar que con oficio DMOPT-2634-12 del Despacho del Ministro de Obras Públicas y Transportes de fecha 27 de abril del 2012, se solicitaron algunos ajustes al Mideplan, de lo incluido originalmente en el Plan Nacional de Desarrollo, por lo seguidamente se indican las metas del Sector así como las metas del CONAVI con las modificaciones aprobadas:

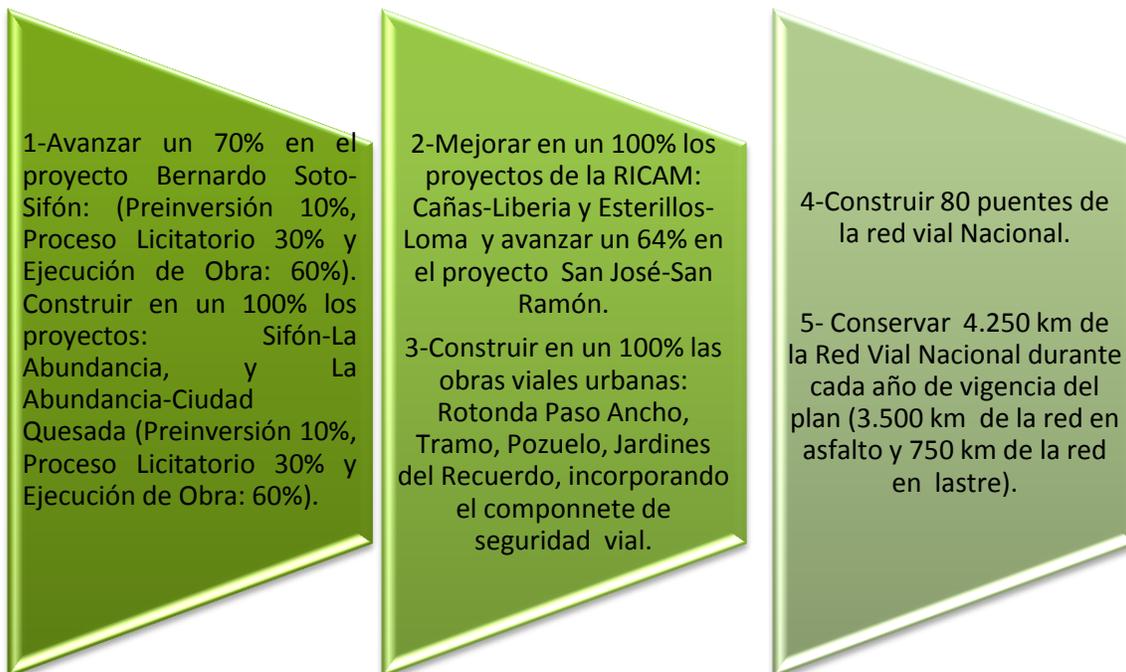
EJE IV: Competitividad e Innovación

SECTOR TRANSPORTES: Metas Sectoriales





SECTOR TRANSPORTES: Consejo Nacional de Vialidad



Del Plan Nacional de Desarrollo, se derivan los Planes Operativos Institucionales, que además deben ajustarse a los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público que de manera conjunta definen el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica y el Ministerio de Hacienda; y que para el año 2013 promueven una Planificación y Programación Presupuestaria orientada a resultados.



De ahí, que se presenta la Programación Estratégica a que apunta el Consejo Nacional de Vialidad y los productos concretos que de ella se derivan, respetando los lineamientos indicados en el párrafo precedente.



GENERALIDADES

MERCADO PÚBLICO (MERCADO META)

Para el cumplimiento eficiente de los objetivos institucionales, el Consejo Nacional de Vialidad enfoca su accionar hacia la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional, dirigidos a un mercado público; entendido éste como el sector de población hacia el cual se dirigen los bienes y servicios que genera la institución.

Este mercado incluye a todos los miembros de la población, usuarios de la Red Vial Nacional catalogados como conductores, motociclistas, ciclistas y peatones.

La administración de la Red Vial Nacional, corresponde según la Ley N° 7798 al Consejo Nacional de Vialidad. Esta red está constituida por las siguientes clases de caminos públicos:

a) **Carreteras primarias:** Red de rutas troncales, que sirven como corredores caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.



b) **Carreteras secundarias:** Rutas que conectan cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

c) **Carreteras terciarias:** Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

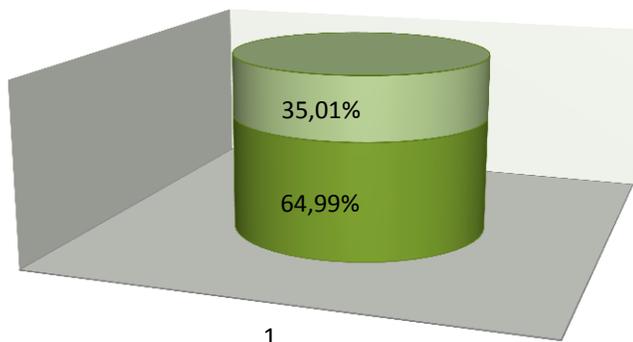
La Red Vial Nacional, incluye además algunas calles urbanas que pueden incluirse como calles de travesía (conexiones urbanas). Estas últimas pertenecen a la red cantonal pero en conformidad con la Ley de Caminos Públicos y del Reglamento de Clasificación Funcional de Caminos Públicos se incorporan al CONAVI a través del artículo N° 1 de la ley N° 7798. Asimismo, incluye los puentes y estructuras de drenaje mayor ubicadas sobre estas rutas, pasos a desnivel y puentes peatonales.

En la actualidad, la Red Vial Nacional está constituida por 7.786,15 Km, de los cuales el 64.99% están revestidos (5.060.27 km tienen superficie de rudo en asfalto o concreto) y el 35.01% presenta superficie expuesta (es decir, en lastre el 34% o en tierra, el 1.01%).



Composición de la Red Vial Nacional por Tipo de Superficie de Rodamiento

■ Asfaltado y Concreto ■ Lastre y Tierra



ASPECTOS ORGANIZACIONALES

En el Alcance N° 20 de la Gaceta 103 del 29 de mayo de 1998 se publicó la Ley N° 7798 de “Creación del Consejo Nacional de Vialidad”, como un órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial, al que se le encarga la conservación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional; permitiéndole suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones.



Esta Ley declaró la conservación vial como actividad ordinaria de servicio público e interés nacional. Asimismo, establece que el CONAVI debe ser administrado por el Consejo de Administración como máximo órgano directivo de la organización; el cual está integrado de la siguiente manera:

- ♦ El Ministro de Obras Públicas y Transportes –quien lo preside–.
- ♦ Dos representantes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).
- ♦ Un representante de la Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.
- ♦ Dos representantes de la Unión de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada.
- ♦ Un representante de las municipalidades.

Esta ley además, dispuso las prioridades en el uso de los recursos para nacionales para la atención de la Red Vial Nacional:

“ ...

i. Conservación:

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 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.



ii. 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.

iii. 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 las estructuras de las capas del pavimento adyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.



iv. 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, 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.

v. Rehabilitación:

Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de rueda originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores...



vi. Reconstrucción:

Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

vii. Construcción de obras viales nuevas:

Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente ...”.

Es importante destacar que la Ley también fijó que el CONAVI está facultado para contratar los servicios necesarios para garantizar la conservación vial por períodos de hasta cinco años; tomando por supuesto las previsiones presupuestarias pertinentes.

En cuanto a los costos administrativos, dispuso que estos no deban superar el 5% de los ingresos.

Finalmente, en cuanto a la constitución del Fondo Vial, se estableció que este estaría conformado por los siguientes tributos, ingresos y bienes:



- ♦ Una contribución especial sobre la distribución nacional o internacional de combustibles y energéticos derivados del petróleo, cuya tarifa sería de un 15%.
- ♦ El monto equivalente al 50% de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9º de la Ley N° 7088.
- ♦ Los créditos nacionales e internacionales debidamente aprobados por la Asamblea Legislativa y que la ley le faculta.
- ♦ Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes.
- ♦ El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.
- ♦ Las multas por infracción a las normas sobre pesos y dimensiones de vehículos.
- ♦ Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de aplicación de la Ley N° 7088.
- ♦ Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

No obstante, el 9 de julio del 2001, en el Alcance N° 53 de la Gaceta N° 131, se publicó la Ley N° 8114 “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias”, modificó el destino del impuesto único al combustible y lo fijó en un 33,5% del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación de este impuesto, del cual se destinará un 30% al CONAVI y el 3,5% restante a favor de FONAFIFO (Fondo Nacional de Financiamiento Forestal).



Esta ley establece que el 75% del 30% que se recaude por concepto del impuesto único a los combustibles, se destinará para la atención de la Red Vial Nacional (administrada por CONAVI), específicamente para proyectos de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación y un 25% para la Red Vial Cantonal (bajo la responsabilidad de las municipalidades).

Pero además, la Ley N° 8114 incluyó un actor importante en la acción del CONAVI, al establecer a la Universidad de Costa Rica, a través de su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), como la institución responsable de velar por la calidad de la inversión que se realice en la Red Vial Nacional tanto en asfalto como en lastre, y estableció su financiamiento mediante una transferencia de fondos desde CONAVI hacia LANAMME; por un monto equivalente de hasta un 3% de lo que reciba el CONAVI por concepto del impuesto al combustible, para dedicarse a las siguientes tareas²:

- ♦ Programas de formación y acreditación para técnicos de laboratorio.
- ♦ Auditorías técnicas a proyectos en ejecución.
- ♦ Evaluación bienal de toda la red nacional pavimentada.
- ♦ Evaluación anual de las carreteras y puentes en concesión.

² Artículo 6° de la Ley N° 7798



- ♦ Actualización del manual de especificaciones y publicación de una nueva edición cada diez años.
- ♦ Auditorias técnicas a laboratorios que trabajan para el sector vial.
- ♦ Asesoramiento técnico al jerarca superior de la Dirección de Vialidad del MOPT, así como al ministro y viceministro del sector.
- ♦ Ejecución y auspicio de programas de cursos de actualización y actividades de transferencia de tecnología dirigidas a ingenieros e inspectores.
- ♦ Programas de investigación sobre los problemas de la infraestructura vial pavimentada del país.

Más recientemente se modificó la distribución del porcentaje del impuesto único al combustible destinado a la atención de la red vial del país, mediante Ley N° 8603 publicado en La Gaceta N°196 del 11 de octubre de 2007; y según la cual y en lo de interés, del producto anual de los ingresos provenientes a la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un 29% se destinará a favor del CONAVI, un 1% para garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y construcción de la Red Vial Nacional, a favor de la Universidad de Costa Rica.

La misma Ley establece que el 29% a favor del CONAVI se distribuye asignando un 75% a este Consejo para la atención de la Red Vial Nacional y el 25% restante se destinará a la atención de la red vial cantonal.



En relación con su ámbito de acción, el Consejo Nacional de Vialidad, ha identificado las acciones estratégicas necesarias e indispensables para mejorar el estado de la Red Vial Nacional y como consecuencia, garantizar niveles de servicio adecuados que contribuyan con el desarrollo socio-económico de Costa Rica.

En junio de 2008 el Consejo de Administración del CONAVI aprobó las políticas de intervención de la Red Vial Nacional que orientan el quehacer institucional para garantizar la seguridad de todos los usuarios del sistema vial y contribuir con el desarrollo socio – económico del país:



Como institución que brinda un servicio público trascendental para el desarrollo económico y social del país, se considera que el CONAVI debe necesariamente atacar dos temas fundamentales, el de la seguridad en nuestras carreteras y el de garantizar transitabilidad por la Red Vial Nacional de manera permanente.



Brindar condiciones de seguridad vial en la Red Vial Nacional.

La seguridad de los diferentes usuarios del sistema vial es un eje transversal a todo el accionar de CONAVI, no obstante, se considera necesario desagregarlo en seis programas prioritarios, de acuerdo con lo indicado en el documento que se remite.

Garantizar la transitabilidad segura en la Red Vial Nacional

Esta política tiene por objetivo primordial permitir – en todo momento – la transitabilidad en la Red Vial Nacional, para garantizar la movilización de personas, bienes y mercancías.

Esta política establece por lo tanto que en primera instancia el CONAVI debe garantizar la movilización a través de la Red Vial Nacional, para lo cual implementará los programas de mantenimiento y conservación que requieran tanto carreteras como puentes y otras estructuras.

Mejorar la capacidad funcional y/o estructural de la Red Vial Nacional

Esta política tiene dos objetivos fundamentales, recuperar la capacidad funcional de la Red Vial Nacional (proyectos de mejoramiento como ampliaciones de calzada, mejoras en el diseño geométrico, etc.) y recuperar la capacidad estructural de la Red Vial



Nacional (proyectos de rehabilitación, reconstrucción, construcción); con el fin de dotar al país de la infraestructura vial requerida para lograr un mayor desarrollo económico y social.

El portafolio de proyectos que permitirán lograr el desarrollo de la Red Vial Nacional requiere inversiones que exceden las posibilidades del CONAVI para financiarlas a través del Fondo Vial. De ahí, que paralelamente a esta política, se necesitan lineamientos del rector y de gobierno en el componente de financiamiento externo, así como la dotación de personal de planta calificado en dicha materia.

Recuperar la capacidad funcional y/o estructural de puentes y estructuras de drenaje

La atención de los puentes por su complejidad y alcances se constituye en sí misma en una política independiente.

Existen en el país aproximadamente 1.350 puentes y estructuras de drenaje mayor, muchos de los cuales tienen ya cerca de 50 años, por lo que las medidas que se tomen para su atención resultan impostergables.

De igual modo, es imprescindible la ampliación de puentes urbanos ubicados sobre rutas estratégicas, que limitan la capacidad de estas, y se constituyen en “cuellos de botella” que generan costos significativos a los usuarios y al país.



Para garantizar la calidad y la eficiencia de las inversiones que se proyecta realizar en los próximos años, con el objetivo de atender las demandas de los usuarios, es indiscutible la necesidad de asegurar presupuestos multianuales.

Progresivamente se propone revertir el proceso de deterioro de la infraestructura vial, a fin de que cada camino o carretera cuente con las intervenciones en el momento oportuno.

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley de Creación del CONAVI, este es un órgano de desconcentración máxima, adscrito al MOPT, con personería jurídica, instrumental y presupuestaria independiente; para administrar el Fondo de la Red Vial Nacional. En razón de ello, el artículo 4 de la misma ley establece los siguientes objetivos del CONAVI:

- ♦ Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la Red Vial Nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación Sectorial de MOPT.
- ♦ Administrar su patrimonio.
- ♦ Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la Red Vial Nacional.
- ♦ Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de calidad.



- ♦ Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- ♦ Celebrar contratos o prestar servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.

DIAGNOSTICO INSTITUCIONAL (ANALISIS FODA)

Identificar los puntos fuertes y débiles de la institución mediante el análisis FODA permite la definición de estrategias con el fin de poder realizar un análisis que consista en corregir las debilidades, afrontar las amenazas, mantener las fortalezas y explotar las oportunidades.

A continuación se presenta las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas identificadas para la institución:

Fortalezas

- ⇒ Se dispone de recurso humano altamente capacitado, con una participación significativa de profesionales en diversas áreas.
- ⇒ Existencia de un Plan Nacional de Transporte para el período 2011-2035 que dirige las acciones en esta materia y busca una modernización integrada de nuestro sistema de transporte.



- ⇒ Es posible contratar servicios de Profesionales y Técnicos, para desarrollar las funciones asignadas a cada una de las unidades sustantivas de la Entidad.
- ⇒ En lo que respecta al Fondo de Peajes, genera y dispone de sus propios recursos.
- ⇒ Se dispone de un Plan Informático, que establece las pautas necesarias para el avance tecnológico de la institución, incluyendo procesos de conectividad en las diferentes regiones del país.
- ⇒ Posibilidad de actualización del equipo de cómputo.
- ⇒ Existencia de un Plan Operativo Institucional y Presupuesto que orienta las acciones en materia de infraestructura de la Red Vial Nacional a corto plazo.

Oportunidades

- ⇒ El acceso a empréstitos externos multilaterales, lo cual permite mayor capacidad de intervención en el desarrollo de proyectos que contribuyan a soluciones integrales de la Red Vial Nacional de carreteras y puentes.
- ⇒ Prioridad establecida en el Plan de Gobierno actual y Plan Nacional de Desarrollo, en materia de infraestructura vial.
- ⇒ La redefinición de la clasificación funcional de caminos públicos, que se incluye en el Plan Nacional de Transportes, lo cual permite mejorar la atención de la Red Vial Nacional, acorde con las necesidades del país.



- ⇒ Posibilidad de establecer convenios y programas de capacitación con otras entidades.
- ⇒ Posibilidad de implementar nuevos procesos de contratación (niveles de servicio, contratos integrales, etc).

Debilidades

- ⇒ La contratación del recurso humano de planta está sujeta a las disposiciones del Servicio Civil, lo cual no permite remuneraciones competitivas y acordes con la responsabilidad del personal.
- ⇒ Los recursos que se reciben son insuficientes para rescatar una red vial en muy mal estado.
- ⇒ Los recursos que requieren los procesos de expropiación son significativos.
- ⇒ La infraestructura y la tecnología empleada en las estaciones de cobro de peaje, son insuficientes para las necesidades requeridas.
- ⇒ Los procesos de contratación de obras necesitan ser revisados y actualizados para adaptarlos a las condiciones en que se encuentran las empresas participantes en la industria de la construcción de carreteras del país, con el fin de promover su desarrollo financiero, organizacional y tecnológico.
- ⇒ Existencia de diseños de proyectos desactualizados e incompletos, lo cual afecta considerablemente la programación de las etapas previas y ejecución de obra de los proyectos.



- ⇒ Dependencia de otras entidades públicas que son responsables de la relocalización de los servicios públicos, las cuales operan de manera independiente sin tomar en cuenta las prioridades y programación de proyectos del CONAVI.
- ⇒ Carencia de un sistema especializado en gestión de redes viales.

Amenazas

- ⇒ Que el gobierno central no comprenda la verdadera dimensión del estado de la Red Vial Nacional, su ritmo de deterioro, y las verdaderas necesidades de recursos para atenderla adecuadamente. Lo cual implicaría que al ritmo de deterioro en un plazo cercano, el porcentaje de red en estado regular, pueda engrosar el de mal estado, más allá del alarmante valor actual.
- ⇒ Que la situación fiscal del país se deteriore aún más, y que los recursos que transfiere el Ministerio de Hacienda al CONAVI se demoren o disminuyen, ocasionando problemas de caja en el pago a contratistas o limitando las posibilidades de contratación de diseños y proyectos de rehabilitación, reconstrucción o mejoramiento.
- ⇒ Política nacional de recorte presupuestario en partidas y subpartidas muy susceptibles para la función específica que deben cumplir las instituciones del Estado.



- ⇒ A lo interno de las diferentes instituciones que velan directamente por el funcionamiento del Estado Costarricense (Contraloría General de la República, Ministerio de Hacienda, Autoridad Presupuestaria, Ministerio de Planificación y Política Económica), los técnicos no aplican criterios unificados para analizar y emitir razonamientos sobre los diferentes asuntos institucionales sometidos a su valoración.
- ⇒ El aumento del precio del petróleo, que encarece sensiblemente los proyectos viales así mismo las políticas superiores del Gobierno.
- ⇒ La aparición de monopolios y oligopolios de proveedores de CONAVI con gran poder negociador, ya que la cantidad de proveedores de CONAVI para proyectos viales ha ido disminuyendo con el tiempo, lo cual provoca que los contratos se concentren en pocas empresas.



PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL

El Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) visualiza el Plan Nacional de Desarrollo como el *“Marco orientador del Gobierno de la República que define las políticas que normarán la acción de gobierno para promover el desarrollo del país, por medio del aumento de la producción, productividad, distribución del ingreso, acceso a los servicios sociales y la participación ciudadana, para la mejora en la calidad de vida de la población. Establece de forma vinculante para las instituciones las prioridades, objetivos y estrategias derivadas de esas políticas, que han sido fijadas por el Gobierno de la República a nivel nacional, regional y sectorial”*³.

De acuerdo con los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2013 se compone de tres elementos fundamentales:

- ♦ La Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI-2013)
- ♦ Los aspectos estratégicos de la entidad.
- ♦ La programación estratégica a nivel de programa.

³ MIDEPLAN, Ministerio de Hacienda. Lineamiento Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2013.



A. Matriz Anual de Programación Institucional:

El primer instrumento, es decir, la MAPI – 2013, permite a MIDEPLAN y a la institución *obtener información anualizada de las metas estratégicas institucionales que aportan directamente al logro de las metas de las acciones estratégicas sectoriales anuales establecidas y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución*⁴.

De conformidad con el procedimiento establecido, CONAVI remitió al Sr. Ministro del Sector la MAPI – 2013 para el dictamen de vinculación respectivo. El aval fue recibido mediante oficio DMOPT-0039-12 de fecha 3 de setiembre de 2012.

Debido a que algunos de los procesos de contratación de los proyectos han sufrido atrasos, se deberá realizar ajustes a la MAPI 2013, los cuales conforme a lo establecido en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos 2013, serán enviados al Ministerio en el primer trimestre del próximo año, para su valoración y posterior remisión a MIDEPLAN.

En este punto interesa retomar las acciones estratégicas sectoriales establecidas en el PND y las acciones estratégicas institucionales que el CONAVI se ha planteado para alcanzar las metas a que se comprometió con la ciudadanía:

⁴ IDEM



Construcción y rehabilitación de la infraestructura vial de la red internacional de carreteras (RICAM).

❖ **Construcción de la nueva carretera a San Carlos:**

- Sección Bernardo Soto-Sifón: Avance del 20% (etapa de proceso licitatorio) del proyecto de construcción.
- Sección Sifón-La Abundancia: Avance del 24,6% del proyecto de construcción, (etapa de ejecución de obra que corresponde a la construcción de 12 km).
- Sección La Abundancia-Ciudad Quesada: Avance del 19% del proyecto de construcción. (9% de la etapa de proceso licitatorio y 10% de la etapa de ejecución de obra).

❖ **Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia:**

- Avance del 25,8% del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia, (conclusión de la etapa del proceso licitatorio (0,9%) y 24,9% de la etapa de ejecución de obra).



Programa de construcción, rehabilitación y conservación de la Red Vial Nacional del país.

- ❖ Avance del 15% del proyecto de construcción del paso a desnivel Ruta Nacional N°.39 (Rotonda de Paso Ancho), que corresponde al 6% de la conclusión de la etapa de proceso licitatorio y 9% de la etapa de ejecución de obra.
- ❖ Avance del 51% del proyecto Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3 (9% de la conclusión de la etapa del proceso licitatorio y 42% de la etapa de ejecución de obra).
- ❖ Construir 25 puentes de la Red Vial Nacional.
- ❖ Conservar 4.250 km (3.500 km de la red en asfalto y 750 km de la red en lastre).

Asimismo, en el Plan Nacional de Desarrollo se establecen metas a nivel de sector:

- ❖ Reorganizar el transporte público del Área Metropolitana de San José, con accesibilidad universal.

La definición y asignación presupuestaria como aporte del CONAVI en esta meta, se determinará una vez se tenga conocimiento de los requerimientos por parte del Consejo de Transporte Público e Ingeniería de Tránsito; no obstante la participación



del CONAVI para el próximo año se verá reflejado a través de los proyectos de conservación vial en las rutas intersectoriales.

- ❖ Programa de acciones y obras en seguridad vial en la red vial del país.

Como meta de CONAVI se incluye la ejecución de obras de mejora en seguridad vial en la Ruta Nacional No.2, sección San Isidro-Río Convento.

Además de las metas anteriores, las cuales se encuentran vinculadas con el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, el CONAVI también se ha comprometido a ejecutar las siguientes metas para el año 2013:

Construir, rehabilitar y mejorar 10 km de carreteras.

Diseñar 5 proyectos de infraestructura vial.

Asimismo, para el plan operativo 2013 se están incluyendo los proyectos con financiamiento del segundo préstamo del Banco Centroamericano de Integración



Económica, con recursos asignados para estudios y diseños de los siguientes proyectos:

Diseño, estudios y Construcción I Etapa Circunvalación Norte: Tramo Uruca (Ent. R. 39 - 108) - Tibás (Ent. R. 32)

Diseño, estudios y Construcción de pasos a desnivel Circunvalación Norte: Rotonda Garantías Sociales, Intersección de Guadalupe y Rotonda de la Bandera-Facultad de Derecho.

Acceso Terminal de Contenedores Moín (TCM)

Rehabilitación Puente sobre el Río Virilla (Ruta Nacional No. 1 y No.32)



B. Aspectos estratégicos institucionales

Este apartado se desarrolla en el mismo orden en que se establece en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2013.

Misión

Delimita la razón de ser del Consejo Nacional de Vialidad, reflejo de la realidad actual pero al mismo tiempo delimita el posicionamiento deseado para el futuro, identifica nuestros productos, nuestra gente, nuestra organización, nuestra institución:

MISIÓN

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida 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.



Visión

La visión es “un sueño que nos proponemos hacer. Un sueño creíble y motivador capaz de invitar a otros a que se comprometan en su realización”:

VISIÓN

Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica.

Programas presupuestarios

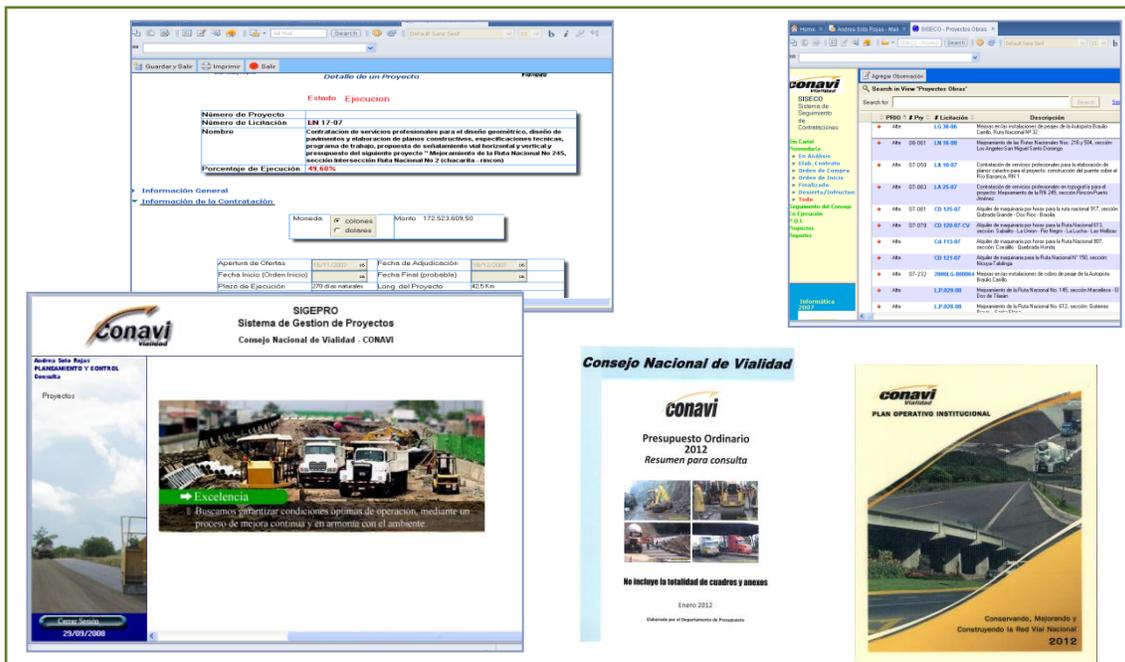
El CONAVI de conformidad con los lineamientos presupuestarios integra todas sus unidades en cuatro programas presupuestarios en función de los productos finales que contribuyen con el cumplimiento de objetivos y metas, dentro de los cuales se incluye el programa de apoyo (administración superior).



Programa 01: Administración Superior

En él se incorporan los órganos de decisión política y gerencial así como los sistemas de administración y de control financiero. En este programa se realizan actividades de carácter sustantivo y otras de apoyo administrativo.

Este programa está integrado por el Consejo de Administración, la Dirección Ejecutiva y su Unidad Staff (Planificación Institucional) y Las Gerencias de Gestión de Asuntos Jurídicos y Gestión de Adquisiciones y Finanzas, así como las Direcciones de Gestión de Recurso Humano y Tecnologías de la Información.



The collage includes several key elements:

- Top Left:** A screenshot of a project management web application showing details for project 'LN 17-07'. It lists the project name, location, and a completion percentage of 43.65%.
- Top Right:** A screenshot of a project list interface with columns for 'PRO #', 'Pty', '# Locación', and 'Descripción'. It lists various infrastructure projects across different regions.
- Bottom Left:** A screenshot of the 'SIGEPRO Sistema de Gestión de Proyectos' interface, featuring a banner with the slogan 'Excelencia' and the text 'Buscamos garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente'.
- Bottom Center:** A document cover for the 'Consejo Nacional de Vialidad Presupuesto Ordinario 2012 Resumen para consulta', dated Enero 2012.
- Bottom Right:** A document cover for the 'conavi PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012', with the slogan 'Conservando, Mejorando y Conquistando la Red Vial Nacional'.



Programa 03: Construcción Vial

Respecto al quehacer del Consejo Nacional de Vialidad en cuanto a “construcción vial”, en cuyo ámbito se enmarcan los proyectos de construcción, rehabilitación, reconstrucción y mejoramiento de carreteras y puentes, con el objetivo de mejorar el nivel de servicio o comunicar poblaciones, permitir el tránsito de personas y productos, acortar distancias y facilitar el desarrollo nacional; los resultados alcanzados en este programa son responsabilidad de dos dependencias ejecutoras: Gerencia de Contratación Vial y la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes. La primera como responsable de los estudios técnicos, diseños de las obras y elaboración de términos de referencia y carteles de licitación de los proyectos y la segunda, encargada de la supervisión de los proyectos en la etapa de ejecución.

Dirección de Obras y Dirección de Ingeniería

Construcción de carreteras



Mejoramiento de carreteras



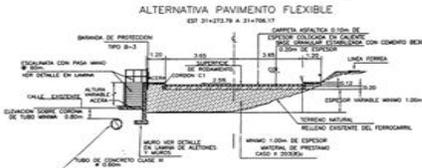

Antes

Después

Reconstrucción de carreteras



Diseño de proyectos



Puentes





Programa 04: Operación e inversión en rutas de peaje

En el ámbito Institucional, este producto se convierte en un insumo para el producto final, el cual es la ejecución de proyectos de inversión (mantenimiento, conservación y mejoras) de las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, que brinde las condiciones de seguridad y comodidad para los conductores.

Los programas sustantivos de la Administración, que utilizan los recursos económicos efectivos, provenientes de la actividad de recaudación son: Programa 02 Conservación Vial y el Programa 03 Construcción Vial.

La población beneficiada del producto de la actividad de recaudación de tasa de peaje, son todos los conductores que transitan por las carreteras sujetas al cobro de tasa de peaje, a saber: General Cañas (Alajuela), Florencio del Castillo (Tres Ríos), Bernardo Soto (Naranjo), Próspero Fernández (Escazú) y Braulio Carrillo (Zurquí).





Ingresos

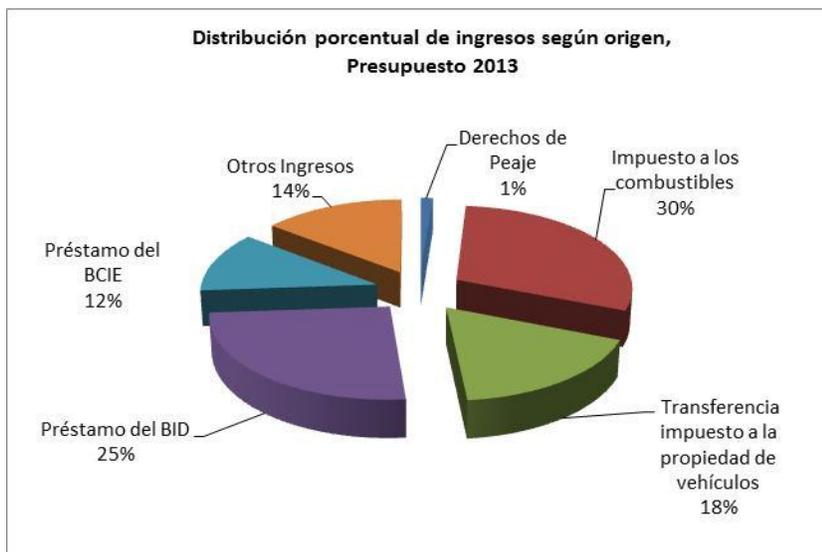
Los ingresos del Consejo Nacional de Vialidad para el año 2013 se estiman en ¢267.101,8 millones. Del total de ingresos presupuestados, ¢263.240,5 millones corresponden al Fondo Vial y ¢3.861,4 millones al Fondo de Peajes.

La distribución de los ingresos según su origen es el siguiente:

- Derechos de Peaje: ¢3.249,7 millones.
- Impuesto a los combustibles: ¢79.735,5 millones.
- Transferencia impuesto a la propiedad de vehículos: ¢46.530,0 millones.
- Préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): ¢67.771,0 millones.
- Préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): ¢31.524 millones.
- Otros Ingresos (superávit, multas por infracciones a la Ley 7798 de normas, pesos y dimensiones, venta de carteles): ¢38.291,7 millones.



En el siguiente gráfico se muestra la distribución porcentual de los ingresos según su origen:



Fuente: Presupuesto Ordinario 2013. Departamento de Presupuesto, Dirección Financiera

Egresos

El total de egresos del CONAVI para el año 2013 es de ¢267.101,8 millones. La distribución de los egresos por partida presupuestaria se presenta en el siguiente cuadro:



Tabla I: Resumen de Egresos por Partida Presupuestaria

Código	Nombre de la Partida	Monto (miles de ¢)	Participación relativa de cada una
0	Remuneraciones	¢6.675.153	2,5%
1	Servicios	¢85.267.913	31,9%
2	Materiales y Suministros	¢3.103.505	1,2%
3	Intereses y Comisiones	¢2.556.204	0,9%
5	Bienes Duraderos	¢149.677.403	56,0%
6	Transferencias Corrientes	¢500.000	0,2%
8	Amortización	¢19.521.667	7,3%
TOTAL		¢267.101.844	100%

La principal partida de egreso es la de Bienes Duraderos con una participación del 56,0%, que corresponde a una inversión de ¢149.677,4 millones. La mayoría de estos recursos se concentran en la subpartida 50202 Vías de Comunicación Terrestre, destinados principalmente a la ejecución de los proyectos de construcción vial.



La segunda partida en importancia es Servicios, con una participación de 31,9% y una inversión de ¢85.267,9 millones. La mayoría de estos recursos corresponden a la subpartida 10802 Mantenimiento de Vías de Comunicación.

De conformidad con el Presupuesto Ordinario para el año 2013, la inversión por programa se muestra seguidamente:

Tabla 2: Inversión por Programa Presupuestario

Nombre del Programa	Monto presupuestario (miles de ¢)	Participación relativa de cada uno
01 – Administración Superior	¢4.816.608	1,8%
02 – Conservación Vial	¢74.138.854	27,8%
03 – Construcción Vial	¢184.285.007	69,0%
04 – Operación e inversión en rutas de peaje	¢3.861.374	1,4%
TOTAL	¢267.101.844	100%

El programa 03-Construcción Vial es el programa con mayor porcentaje de participación con un 69,0% del presupuesto total del año 2013. Este programa tiene cinco fuentes de financiamiento: el Fondo Vial, los fondos de la línea de crédito del



Banco Centroamericano de Integración Económica, el Fondo de Peajes, el fondo del préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo correspondiente al PIV I y los recursos de la transferencia de la Comisión Nacional de Emergencias para la Ruta 1856.

Los proyectos ejecutados por el Programa 02-Conservación Vial son financiados a través de dos fuentes, el Fondo Vial y el Fondo de Peajes. Del total del presupuesto del Programa 04-Administración e inversión en rutas de peaje, se asigna un monto de ¢685.876 miles para la Conservación Vial de las siguientes rutas:

- Ruta Nacional 1, carretera General Cañas y Bernardo Soto.
- Ruta Nacional 2, carretera Florencio del Castillo.
- Ruta Nacional 32, carretera Braulio Carrillo

Prioridades Institucionales

La Dirección de Planificación Sectorial del MOPT y Planificación Institucional han propuesto la denominada Red Estratégica del país, tomando como referencia la Red Vial Nacional, la conexión frontera – frontera, puerto – puerto, corredores estratégicos por su importancia turística, agrícola, etc., o que permiten brindar redundancia al sistema vial.



Existen entonces tres temas importantes que el CONAVI debe atender: seguridad vial, carreteras y puentes.

Partiendo de este esquema, se establecen las siguientes prioridades institucionales para el año 2013:

1. Implementación de estrategias adecuadas para la conservación según el deterioro y el nivel de tránsito de las rutas pavimentadas y no pavimentadas.
2. Desarrollo de mejoras en el estado y capacidad de la Red Vial Nacional y sus puentes estratégicos, a través de la ejecución de proyectos con recursos de financiamiento externo.
3. Intervención de puentes y estructuras de drenaje de la Red Vial Nacional, mediante un programa de atención plurianual con el fin de rescatar su capacidad funcional y estructural.
4. Disminución de la participación de la vía como elemento causante de accidentes de tránsito en la Red Vial Nacional, por medio de la incorporación del componente de seguridad vial durante las etapas de diseño, construcción y operación de los proyectos.



Asignación de recursos

Conforme lo establece la Ley No. 7798, las prioridades de asignación de recursos son:

- ♦ Conservación Vial que incluye mantenimiento rutinario, periódico y rehabilitación de la superficie de ruedo.
- ♦ Mejoramiento.
- ♦ Rehabilitación/reconstrucción.
- ♦ Construcción.

Bajo este panorama, los recursos disponibles para el año 2013 se distribuyeron siguiendo dicho orden de prioridad, en la medida de lo posible, pero considerando además los siguientes factores:

- ♦ Se deben financiar los compromisos ya adquiridos, es decir obras o consultorías en ejecución que no finalizan en este período, contrataciones en formalización y obras o consultorías que se están licitando actualmente.
- ♦ Es precisa la continuidad de los programas de conservación vial.
- ♦ Se deben incluir aquellos proyectos que ya disponen del diseño o cuando este se encuentra en la etapa de presentación del informe final.
- ♦ Para diseño se ha de considerar la programación de obras propuestas por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
- ♦ Se han de destinar recursos suficientes para el fortalecimiento institucional.



Objetivos estratégicos institucionales:

1. Identificar las necesidades de conservación de las carreteras que conforman la Red Vial Nacional, para priorizar de manera efectiva las intervenciones en las diferentes regiones del país.
2. Ejecutar proyectos de mejoramiento, construcción y ampliación de carreteras y puentes en vías estratégicas del país para mejorar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial a cargo del CONAVI.
3. Incorporar dispositivos y elementos como rampas de acceso, barreras de contención, barandas de seguridad, demarcación, entre otros, en los proyectos de mejoramiento, construcción y ampliación de carreteras y puentes que ejecute el CONAVI.
4. Implementar el Sistema de Valoración de Riesgo Institucional con el fin de producir información que apoye la toma de decisiones orientada a ubicar al CONAVI, en un nivel de riesgo aceptable y promover de manera razonable, el logro de los objetivos institucionales.

(*) En el Apartado "Detalle de Proyectos de Inversión" se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2013, los cuales permitirán el cumplimiento de las prioridades y los objetivos antes mencionados.



PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL DE PROGRAMA

Es el instrumento que contempla información sobre la misión, productos, usuarios, beneficiarios, objetivos estratégicos, indicadores de gestión y de resultados.

De conformidad con lo establecido en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2013 en las páginas siguientes se presentan las Matrices Estratégicas de cada programa presupuestario del CONAVI, incluyendo al programa 01 “Administración Superior”.





*Programación Estratégica Programa 01
Administración Superior*





**PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2013**

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI

Programa: 01 "Administración Superior"

Misión: Asesorar y apoyar a las Gerencias de Contratación Vial, Construcción de Vías y Puentes y Conservación de Vías y Puentes, de modo que los productos intermedios y procesos internos sean eficientes, oportunos y eficaces.

Objetivos Estratégicos Institucionales :

1. Identificar las necesidades de conservación de las carreteras que conforman la Red Vial Nacional, para priorizar de manera efectiva las intervenciones en las diferentes regiones del país.
2. Ejecutar proyectos de mejoramiento, construcción y ampliación de carreteras y puentes en vías estratégicas del país para mejorar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial a cargo del CONAVI.
3. Incorporar dispositivos y elementos como rampas de acceso, barreras de contención, barandas de seguridad, demarcación, entre otros, en los proyectos de mejoramiento, construcción y ampliación de carreteras y puentes que ejecute el CONAVI.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador (f)				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2009	2010	2011	2012	Desempeño proyectado (meta anual)			2016	2013			
								2013	2014	2015		Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
<p>Producto: Apoyo y asesoría a las unidades sustantivas.</p> <p>Usuarios: Funcionarios y clientes de todas las dependencias del CONAVI. Clientes de cada una de las dependencias.</p> <p>Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional: conductores, motociclistas, ciclistas y peatones.</p>	<p>Administrar el Fondo Vial y el Fondo de Peajes, así como suscribir y administrar los contratos y empréstitos necesarios para la programación, ejecución y control de proyectos de construcción, rehabilitación y mantenimiento de la Red Vial Nacional con el fin de garantizarle a los usuarios, un tránsito ágil y seguro.</p>	<p>Porcentaje de ejecución presupuestaria</p>	<p>$(\text{Monto ejecutado} / \text{Monto presupuestado}) * 100$</p>	93%	95%	90%	90%	95%	95%	95%	95%	4.816,60	Fondo Vial	Dirección de Finanzas	

Notas:

(1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.



*Programación Estratégica Programa 02
Conservación Vial*





**PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2013**

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI
Programa: 02 "Conservación Vial"

Misión: Conservar la Red Vial Nacional, manteniéndola en buenas condiciones de transitabilidad, a fin de proveer fluidez al tránsito, comodidad y seguridad a los usuarios de las carreteras.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Unidad de medida (e)	Desempeño Histórico (según informes de ejecución final de cada período)								metas del indicador			Estimación de Recursos Presup. (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
					2009		2010		2011		2012		Desempeño proyectado (meta)			2013			
					Progra-mado	Alcan-zado	Progra-mado	Alcan-zado	Progra-mado	Alcan-zado	Progra-mado	Alcan-zado	2013	2014	2015	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Carreteras y puentes de la Red Vial Nacional, en buen estado de conservación y demarcados adecuadamente. Usuarios: Ciudadanos en general, incluyendo la población turística que hacen uso de la Red Vial Nacional. Beneficiarios: Ciudadanos en general, incluyendo la población turística que hacen uso de la Red Vial Nacional.	Intervenir las carreteras asfaltadas de la Red Vial Nacional con proyectos de mantenimiento periódico, priorizando las necesidades de cada zona de conservación	Kilómetros META a atender de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas		km atendidos	4200	4500	4200	4795	3500	2191	3500	3448	3.500	3.500	3.500	60.748,36	Fondo Vial / Fondo Peajes	Gerencia de Conservación de Vía y Puentes, Sistemas de información Institucional (SIFCO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos. El grado de cumplimiento de las metas institucionales del programa 02 depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de las contrataciones que contribuyen a las mismas. El avance de las obras, así como las intervenciones deberán ajustarse a las prioridades particulares identificadas en cada una de las zonas de conservación, además de oportunamente las emergencias que se generen durante el período presupuestario correspondiente.	
	Formular un modelo numérico de medición de la gestión de conservación vial, que permita conocer la eficiencia del manejo presupuestario de los mismos, además de controlar la satisfacción de los proyectos entregados cumpliendo con las especificaciones técnicas así como en el plazo comprometido (Ver Anexo a la Matriz)	Costo promedio por KM atendido por conservación vial en carreteras asfaltadas	Inversión total devengada en proyectos de conservación vial en carreteras de asfalto dividido entre el total de km atendidos de la red vial asfaltada		€/ km	sin meta	sin meta	€618.805.275,77	€785.317.582,27	14,81	(4)	12,15	12,76	13,40	no aplica	no aplica			
		Costo promedio anual por conservación vial en carreteras asfaltadas (por zona)	Inversión total devengada en proyectos (por zona) de conservación vial en carreteras de asfalto dividido entre el total de proyectos de conservación de la red vial asfaltada programados y en desarrollo durante el año		€/ proyecto por zona							€2.356,46	2.761,29	2.899,35	3.044,32				
		Índice de inversión realizada en proyectos de conservación en carreteras asfaltadas (por zona)	Inversión total realizada en proyectos (por zona) de conservación vial en carreteras de asfalto, dividido entre el presupuesto total ejecutado en proyectos de conservación de la red vial nacional		%					sin meta	sin meta	81,9%							
	Intervenir las carreteras lastre y tierra de la Red Vial Nacional con proyectos de mantenimiento periódico, priorizando las necesidades de cada zona de conservación	Kilómetros atendidos de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra			km atendidos	1500	2456,54	1500	1902	500	362	750	453	500	500	500	13.390,49		Fondo Vial
		Porcentaje de la Red Vial Nacional Lastre y tierra conservada (Índice de cumplimiento de la meta de KM totales lastre y tierra)	km atendidos en el año dividido entre el total de km de la Red Vial Nacional lastre y tierra programado para el año (3)		%		164%		127%		95%	100%	61%	100%	100%	100%	no aplica		no aplica
	Formular un modelo numérico de medición de la gestión de conservación vial, que permita conocer la eficiencia del manejo presupuestario de los mismos, además de controlar la satisfacción de los proyectos entregados cumpliendo con las especificaciones técnicas así como en el plazo comprometido (Ver Anexo a la Matriz)	Costo promedio por KM atendido de mantenimiento periódico o de conservación vial en carreteras de lastre y tierra	Inversión total devengada en proyectos de mantenimiento periódico o de conservación vial en carreteras de lastre y tierra dividido entre el total de km atendidos de la red vial lastre y tierra		€/ km			€16.976.760,37				€34,87	(4)	€ 26,78	€ 28,12	€ 29,53			
		Costo promedio anual por conservación vial en carreteras lastre y tierra (por zona)	Inversión total devengada en proyectos (por zona) de conservación vial en carreteras de lastre y tierra dividido entre el total de proyectos de conservación de la red vial asfaltada programados y en desarrollo durante el año		€/ proyecto por zona	sin meta	sin meta	€0,00	€479.916.300,28	sin meta	sin meta	€608,66	€639,09	€671,05					
		Índice de inversión realizada en proyectos de conservación en carreteras lastre y tierra	Inversión total realizada en proyectos de conservación vial en carreteras de lastre y tierra, dividido entre el presupuesto total ejecutado en proyectos de conservación de la red vial nacional		%					sin meta	sin meta	18,1%							
		Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02	(inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional en el año t / total del presupuesto programado en el programa 02 en el año t) * 100		%	no aplica	no aplica	93,80%		12,83%	sin meta	(4)	71%	no aplica	no aplica	no aplica	no aplica		no aplica

Notas:

- (1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.
- (2) El numerador de esta fórmula es el dato que se reporte como resultado del indicador: "kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas" y el denominador corresponde a la longitud de la Red Vial Nacional pavimentada.
- (3) El numerador de esta fórmula es el dato que se reporte como resultado del indicador: "kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre" y el denominador la longitud de la Red Vial Nacional en lastre.
- (4) Este indicador se reportará al final del período.



PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA 2013

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI
Programa: 02 "Conservación Vial"

Misión: Conservar la Red Vial Nacional, manteniéndola en buenas condiciones de transitabilidad, a fin de proveer fluidez al tránsito, comodidad y seguridad a los usuarios de las carreteras.

Objetivos Estratégicos Institucionales :

ANEXO

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Unidad de medida (e)	Metas del indicador: PRODUCTO						Metas del indicador: COSTO						Metas del indicador: TIEMPO						Metas del indicador: CALIDAD				Indice de Gestión consolidada: PRODUCTO + COSTO + TIEMPO + CALIDAD (%)		
				Desempeño proyectado (meta anual 2013)						Estimación de Recursos Presupuestarios año 2013						Planificación y Ejecución del Proyecto año 2013						Costos Totales de la Calidad del Proyecto año 2013						
				Km meta	Km atendidos del mes	Km atendidos ACUM 2013	% Cumplimiento	Valor Ponderado Asignado	% Obtenido del Valor Ponderado Asignado ACUM	Monto Presupuestado	Presupuesto ejecutado en el mes	Presupuesto total ejecutado ACUM 2013	% Cumplimiento ACUM	Valor Ponderado Asignado	% Obtenido del Valor Ponderado Asignado ACUM	Total días programados	Total días ejecutados en el mes	Total días ejecutados ACUM 2013	% Cumplimiento ACUM	Valor Ponderado Asignado	% Obtenido del Valor Ponderado Asignado ACUM	Costos Totales de Calidad (millones de colones)	Indicador costos totales de calidad (%)	Valor objetivo META costos totales de calidad (definido por la Alta Administración)	Valor Ponderado Asignado		% Obtenido del Valor Ponderado Asignado ACUM	
Producto: Carreteras y puentes de la Red Vial Nacional, en buen estado de conservación por medio de la administración e inspección de los contratos de conservación y demarcación vial que suscriba el CONAVI. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional.	Intervenir las carreteras asfaltadas de la Red Vial Nacional con proyectos de mantenimiento periódico, priorizando las necesidades de cada zona de conservación.	Kilómetros META a atender por parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas.	km atendidos	DEFINICIONES Total de km meta de la red vial asfaltada para el año 2013 Total de km atendidos de la red vial asfaltada en el mes reportado Total de km acumulados atendidos de la red vial asfaltada para el año 2013 Km ejecutados ACUM dividido entre Km META del proyecto Valor Ponderado Asignado para el indicador PRODUCTO % Cumplimiento ACUM multiplicado por Valor Ponderado Asignado						Estimación de Recursos Presupuestarios año 2013 Presupuesto total aprobado para la conservación de la red vial asfaltada para el año 2013 Presupuesto del MES EJECUTADO para la conservación de la red vial asfaltada Presupuesto ACUMULADO EJECUTADO para la conservación de la red vial asfaltada durante el mes reportado correspondiente del año 2013 Presupuesto total ejecutado ACUM dividido entre presupuesto total del proyecto Valor Ponderado Asignado para el indicador COSTO % Cumplimiento ACUM multiplicado por Valor Ponderado Asignado						Planificación y Ejecución del Proyecto año 2013 Total días programados para la ejecución de la meta Total días trabajados en el MES en la ejecución de la META Total días ACUMULADO trabajados en la ejecución de la META Total días ejecutados dividido entre Total días programados del proyecto Valor Ponderado Asignado para el indicador TIEMPO % Cumplimiento ACUM multiplicado por Valor Ponderado Asignado						Costos Totales de la Calidad del Proyecto año 2013 Costos totales de calidad del MES dividido entre el Presupuesto total asignado del proyecto Costos totales de calidad ACUMULADO dividido entre el Presupuesto total asignado del proyecto Valor objetivo META costos totales de calidad (definido por la Alta Administración) Valor Ponderado Asignado para el indicador CALIDAD Indicador costos totales de calidad es mayor al valor objetivo META, el % obtenido es CERO, si es menor a igual es igual al Valor ponderado asignado				FORMULA $(1) = (D) * (E)$ $(2) = (DD) * (EE)$ $(3) = (DX) * (EX)$ (4) INDICE = (1) + (2) + (3) + (4)		
				EJEMPLO: REPORTE MENSUAL	3500	100	2750	79%	35%	28%	₡ 60.268,59	₡ 1.750,38	₡ 44.450,61	74%	35%	26%	365,0	20,0	325,0	89%	20%	18%	₡ 8,50	0,01%	0,5%	10%	10%	81,1%
				Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las 22 zonas de atención mediante los contratos de mantenimiento y conservación de las rutas nacionales asfaltadas y en lastre.	Intervenir las carreteras asfaltadas de la Red Vial Nacional con proyectos de mantenimiento periódico, priorizando las necesidades de cada zona de conservación.	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra.	km atendidos	DEFINICIONES Total de km meta de la red vial Lastre y tierra para el año 2013 Total de km atendidos de la red vial Lastre y tierra en el mes reportado Total de km acumulados atendidos de la red vial Lastre y tierra para el año 2013 Km ejecutados ACUM dividido entre Km META del proyecto Valor Ponderado Asignado para el indicador PRODUCTO % Cumplimiento ACUM multiplicado por Valor Ponderado Asignado						Estimación de Recursos Presupuestarios año 2013 Presupuesto total aprobado para la conservación de la red vial Lastre y tierra para el año 2013 Presupuesto del MES EJECUTADO para la conservación de la red vial Lastre y tierra Presupuesto ACUMULADO EJECUTADO para la conservación de la red vial Lastre y tierra durante el mes reportado correspondiente del año 2013 Presupuesto total ejecutado ACUM dividido entre presupuesto total del proyecto Valor Ponderado Asignado para el indicador COSTO % Cumplimiento ACUM multiplicado por Valor Ponderado Asignado						Planificación y Ejecución del Proyecto año 2013 Total días programados para la ejecución de la meta Total días trabajados en el MES en la ejecución de la META Total días ACUMULADO trabajados en la ejecución de la META Total días ejecutados dividido entre Total días programados del proyecto Valor Ponderado Asignado para el indicador TIEMPO % Cumplimiento ACUM multiplicado por Valor Ponderado Asignado						Costos Totales de la Calidad del Proyecto año 2013 Costos totales de calidad del MES dividido entre el Presupuesto total asignado del proyecto Costos totales de calidad ACUMULADO dividido entre el Presupuesto total asignado del proyecto Valor objetivo META costos totales de calidad (definido por la Alta Administración) Valor Ponderado Asignado para el indicador CALIDAD Indicador costos totales de calidad es mayor al valor objetivo META, el % obtenido es CERO, si es menor a igual es igual al Valor ponderado asignado		
EJEMPLO: REPORTE MENSUAL	750	15	425	57%	35%	20%	₡ 13.390,49	₡ 1.750,38	₡ 6.845,24	51%	35%	18%	365,0	10,0	230,0	63%	20%	13%	₡ 2,50	0,02%	0,5%	10%	10%	60,3%				



*Programación Estratégica Programa 03
Construcción Vial*





PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2013

Institución: Consejo Nacional de Vialidad - CONAVI
Programa: 03 "Construcción Vial"

Misión: El CONAVI desarrollará proyectos para mejoramiento, construcción, reconstrucción y/o rehabilitación en la Red Vial Nacional.

Objetivos Estratégicos Institucionales :	Ejecutar proyectos de mejoramiento, construcción y ampliación de carreteras y puentes en vías estratégicas del país para mejorar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial a cargo del CONAVI.
	Incorporar dispositivos y elementos como rampas de acceso, barreras de contención, barandas de seguridad, demarcación, entre otros, en los proyectos de mejoramiento, construcción y ampliación de carreteras y puentes que ejecute el CONAVI.

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)									Metas del indicador (2)			Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones) (1)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones					
				2009			2010			2011			2012 (I Semestre)			Desempeño proyectado (4) (meta anual)				2012				
				Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	2013	2014			2015	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Obras de infraestructura vial de la Red Vial Nacional, construidas, mejoradas, rehabilitadas o reconstruidas. Usuarios: Ciudadanos en general, incluyendo la población turística que hacen uso de la Red Vial Nacional. Beneficiarios: Ciudadanos en general, incluyendo la población turística que hacen uso de la Red Vial Nacional.	Dar continuidad a los proyectos en ejecución que contribuyen al mejoramiento de la infraestructura vial del país.	Km intervenidos como proyectos de construcción de obra nueva, mejoramiento y/o rehabilitación.	cantidad de km	107,5 km	74,82 km	70%	31,9 km	47 km	147%	15 km	27,97 km	186%	15 km	10,78	72%	10 km	15 km	15 km	50.875,69	Fondo Vial (3) / Fondo BCIE (proyecto Construcción de nueva carretera a San Carlos)	Dirección de Obras, Sistemas de información Institucional (SIFCO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.	Alguno de los proyectos a ejecutar son financiados con recursos externos, definiendo para ellos metas relacionadas con el avance en las etapas de los mismos. Por otro lado, los proyectos que aportan al indicador de kilómetros intervenidos, son financiados con Fondo Vial y otros a desarrollar con recursos del BCIE aportan a la meta relacionada con la cantidad de diseños, es por ello que la cantidad en el indicador correspondiente haya disminuido con respecto a años anteriores.		
	Aumentar, al 2016, la capacidad en vías y puentes de la red vial nacional, mediante la rehabilitación, construcción, mejoramiento de carreteras y puentes estratégicos incluidos en el Plan de Infraestructura Vial I, financiados con el BID.	Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción de la carretera a San Carlos, Sección: Bernardo Soto-Sifón.	(Avance real del período / alcance total del proyecto) * 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5% - que corresponde a la etapa de preinversión	2,5% (50% de la etapa de preinversión)	50%	20% (hasta la etapa del proceso licitatorio)	50%	25%	8.780,82			Fondo BID	El grado de cumplimiento de las metas institucionales depende a su vez del cumplimiento de las programaciones de los proyectos que contribuyen a las mismas. El inicio de la etapa de construcción de cada uno de los proyectos, está sujeto al cumplimiento de distintos requerimientos en materia de expropiaciones, permisos, reubicación de servicios públicos y otras gestiones, que incluyen la participación de otras instituciones con lo cual queda fuera de control del CONAVI el cumplimiento de plazos y compromisos.
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción de la carretera a San Carlos, Sección: La Abundancia-Florencia.	(Avance real del período / alcance total del proyecto) * 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5% (etapa de preinversión) y 21% (proceso licitatorio)	5% etapa de preinversión	100% y 0%	24,6% (hasta la etapa de construcción de la obra - 12 km)	25%	-	5.550,73			Fondo BID	
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia	(Avance real del período / alcance total del proyecto) * 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33% del proceso de construcción de la obra	8% proceso de construcción de la obra	24%	25,8% (0,9% - conclusión del proceso licitatorio y 24,9% de avance en la etapa de construcción de la obra)	30%	-	35.750,48			Fondo BID	
		Porcentaje de avance de obra de la construcción de tres pasos a desnivel en el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia.	(Avance real del período / alcance total del proyecto) * 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80% del proceso licitatorio	20% del proceso licitatorio	25%	25,8% (0,9% - conclusión del proceso licitatorio y 24,9% de avance en la etapa de construcción de la obra)	25%	25%	7.526,42			Fondo BID	
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción del paso a desnivel Ruta Nacional No.39 (Rotonda de Paso Ancho).	(Avance real del período / alcance total del proyecto) * 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8% de la etapa de preinversión y 24% de la etapa de proceso licitatorio	2% de la etapa de preinversión y 5% del proceso licitatorio	25% y 20%	15% (6% conclusión del proceso licitatorio y un 9% de la etapa de construcción de la obra)	10%	-	2.038,40			Fondo BID	
	Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción del tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3.	(Avance real del período / alcance total del proyecto) * 100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8% de la etapa de preinversión y 21% de la etapa de proceso licitatorio	2% de la etapa de preinversión y 2,5% del proceso licitatorio	20% y 11%	51% (9%- conclusión proceso licitatorio y 42% de la etapa de construcción de la obra)	40%	60%	2.508,81	Fondo BID				
Rescatar la capacidad estructural y funcional de estructuras de puentes y drenajes en zonas de alto riesgo.	Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y/o reconstruidos			10	8	80%	8	8	100%	15	6	40%	30	15	50%	25	19	-	53.673,91	Fondo Vial / BID / BCIE				
Dar continuidad a los proyectos en ejecución que contribuyen al mejoramiento de la infraestructura vial del país.	Nº de diseños concluidos de carreteras y puentes			16	10	63%	8	5	63%	8	6	75%	8	2	25%	5	8	8	17.579,73	Fondo Vial / BCIE				
Dar seguimiento a la inversión y evaluar el grado de ejecución de los recursos asignados para el desarrollo de los proyectos según lo programado.	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de Construcción Vial, respecto del total del presupuesto de Fondo Vial programado en el Programa 03	(inversión devengada en proyectos de construcción vial financiados con fondo vial en la Red Vial Nacional en el año t / total del presupuesto programado en el programa 03 en el año t) * 100		sin meta			97,8%			20,00%			20,00%			95,0%	95,0%	95,0%	no aplica	no aplica	Dirección Financiera, Sistemas de información Institucional (SIFCO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.			
	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de Construcción Vial, respecto del total del presupuesto con financiamiento externo (BID - BCIE) programado en el Programa 03	(inversión devengada en proyectos de construcción vial financiados con recursos externos en la Red Vial Nacional en el año t / total del presupuesto programado en el programa 03 en el año t) * 100		sin meta			sin meta			sin meta			20,00%			95,0%	95,0%	95,0%	no aplica	no aplica				
TOTAL																			184.285					

Fuente: Informe de ejecución primer semestre 2012 presentado a la STAP y a la CGR, Informe de ejecutores presentado por la Dirección Financiera, información generada y suministrada por las Gerencias de Contratación y Construcción de Vías y Puentes, al primer semestre del 2012.

- Notas:
- (1) El monto indicado en la columna "Estimación de recursos presupuestarios" obedece a la inversión proyectada para el logro de la meta indicada.
 - (2) Para las metas incluidas dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, por ser proyectos nuevos, no se indica el desempeño histórico de años anteriores.
 - (3) El monto incluye recursos para la formalización de finiquitos, pago de reajustes y otras obligaciones de las contrataciones de proyectos de mejoramiento.
 - (4) El desempeño proyectado para cada uno de los años deberá ser reprogramado de acuerdo con el avance al alcanzado al finalizar el periodo 2012 y las metas correspondientes en el Plan Nacional de Desarrollo



DETALLE DE PROYECTOS DE INVERSIÓN

En las páginas siguientes se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2013, los cuales permitirán el cumplimiento de metas establecidas.





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013									
Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI.									
META POI 2013: Conservar 3500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada									
Responsable: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes									
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)			TOTAL	
	Provincia	Cantón	Ruta N°		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE		
Conservación Vial Red Asfaltada (2009LN-003)									
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-1	San José	San José, Golococha, Amador, Toluca, Coronado, Tibás, Moravia y Montes de Oca.	Varias	259,46	1.700.000.000,00			3.204.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-2	San José	San José, Escarzu, Puriscal, Mora, Santa Ana y Turbures.	Varias	202,87	1.960.000.000,00			1.764.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-3	San José	San José, Desamparados, Curridabat, Acosta, Tambores, San Pedro y León Cortés.	Varias	228,47	990.000.000,00			1.341.000.000,00	
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-4	Alajuela	Pérez, Alajuela (menor distrito de Sarapiquí) y Atenas.	Varias	221,35	1.400.000.000,00			1.845.000.000,00	
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-5	Alajuela	Narajón, Grecia (menor distrito Río Cuarto), Alajuela, San Ramón y Palmares.	Varias	208,16	2.000.000.000,00			4.000.000.000,00	
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menor distrito Peñas Blancas), Palmares y Alajuela Ruiz.	Varias	170,96	1.985.000.000,00			1.584.000.000,00	
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-7	Cartago	Cartago, La Unión, Oreamuno, El Guarco y Curridabat.	Varias	222,97	2.000.000.000,00			1.800.000.000,00	
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-8	Cartago	Alajuela, Puntillas, Jiménez y Turdaba.	Varias	223,62	1.500.000.000,00			1.350.000.000,00	
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Heredia, Zona 1-9	Heredia	Heredia, Barva, Santo Domingo, Sta. Bárbara, San Rafael, San Isidro, Belén y Flores.	Varias	206,21	2.000.000.000,00			3.500.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-1	Guanacaste	Liberia, Carrillo y La Cruz.	Varias	250,24	1.500.000.000,00			1.350.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-2	Guanacaste	Abangares, Chiles y Talahú.	Varias	161,88	1.800.000.000,00			1.620.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Carrillo.	Varias	368,16	2.000.000.000,00			1.800.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-4	Guanacaste	Puntarenas, Nicoya, Hoya de Nandayure.	Varias	199,3	1.700.000.000,00			2.534.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-1	Puntarenas	Puntarenas, Montes de Oro y Esparza.	Varias	161,68	1.200.000.000,00			1.080.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Omeña, Garabito, Parrita y Aguirre.	Varias	172,3	1.300.000.000,00			2.362.500.000,00	
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-1	San José-Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa.	Varias	251,21	1.645.000.000,00			1.480.500.000,00	
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-2	San José-Puntarenas	Buenos Aires y Coto Bus.	Varias	232,84	2.176.000.000,00			1.900.000.000,00	
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-3	San José-Puntarenas	Osa, Cefillo y Comedores.	Varias	234,22	2.529.000.000,00			2.300.000.000,00	



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013											
Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI.											
META POI 2013: Conservar 3500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada											
Responsable: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes											
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)			TOTAL			
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE				
Conservación Vial Red Asfaltada (2009LN-003)											
Conservación Vial de la Región 5 Huelar Atlántica, Zona 5-1	Limón	Pococi, Guácimo y Siquimes.	Varias	214,46	2.000.000.000,00			1.800.000.000,00			
Conservación Vial de la Región 5 Huelar Atlántica, Zona 5-2	Limón	Matina, Limón y Talamanca.	Varias	203,28	1.440.000.000,00			1.296.000.000,00			
Conservación Vial de la Región 6 Huelar Norte, Zona 6-1	Alajuela-Limón-Heredia	Sarapiquí, San Carlos, el distrito Río Cuarto, el distrito de Sarapiquí, el distrito de Peñas Blancas.	Varias	206,31	1.560.000.000,00			1.404.000.000,00			
Conservación Vial de la Región 6 Huelar Norte, Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Upala, San Carlos y Guatuso.	Varias	276,5	1.900.000.000,00			1.710.000.000,00			
Carretera General Cañas (LP-01:2010)	San José-Heredia-Alajuela	San José-Heredia-Belén-Alajuela	1	15,18		53.506.313,00		53.509.313,00			
Carretera Bernardo Soto (LP-01:2010)	Alajuela	Palmares-Grecia-Naranjo-Alajuela-San Ramón	1	41,28		205.888.015,00		205.888.015,00			
Carretera Florencio del Castillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Cartago	Cumadabá-La Unión-Mentes de Oca-Cartago-San José	2	22,9		20.000.000,00		20.000.000,00			
Carretera Braulio Carrillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Heredia-Limón	Varios	32	62,9		406.479.142,00		406.479.142,00			
TOTAL				5.038,44	38.285.000.000,00		-	43.710.876.470,00			



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013						
Ejecutar proyectos orientados a mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, para garantizar a los usuarios la libre circulación en la Red Vial Nacional a cargo del CONAVI.						
META POI 2013: Conservar 500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra						Responsable: Gerencia de Conservación de Vías
Proyecto	Ubicación Geográfica		Inversión (€)		Presupuesto Ordinario 2013	
	Zona	Km a atender		Fondo Vial		
Conservación Vial Red Lastre y Tierra						
Zona 1-1	San José	9,23		33.530.000,00		
Zona 1-2	Puriscal	179,9		654.000.000,00		
Zona 1-3	Los Santos	74,06		269.100.000,00		
Zona 1-4	Alajuela Sur	19,28		70.500.000,00		
Zona 1-5	Alajuela Norte	55,11		200.200.000,00		
Zona 1-6	San Ramón	1,72		6.300.000,00		
Zona 1-7	Cartago	25,32		91.960.000,00		
Zona 1-8	Turrialba	111,62		405.460.000,00		
Zona 1-9	Heredia	5,21		18.950.000,00		
Zona 2-1	Liberia	120,21		437.000.000,00		
Zona 2-2	Cañas	193,22		702.000.000,00		
Zona 2-3	Santa Cruz	150,57		547.000.000,00		
Zona 2-4	Nicoya	334,72		1.216.000.000,00		
Zona 3-1	Puntarenas	177,67		645.500.000,00		
Zona 3-2	Quepos	80,88		294.000.000,00		
Zona 4-1	Pérez Zeledón	115,57		420.000.000,00		
Zona 4-2	Buenos Aires	93,09		339.000.000,00		
Zona 4-3	Sur-Sur	135,62		493.000.000,00		
Zona 5-1	Guápiles	158,14		575.000.000,00		
Zona 5-2	Limón	64,84		235.500.000,00		
Zona 6-1	San Carlos	37,35		136.000.000,00		
Zona 6-2	Los Chiles-Guatemala	462,19		1.710.000.000,00		
TOTAL		2605,52		9.500.000.000,00		
Otras Obras de Conservación Vial						
Mantenimiento de Puentes	Todas	Varios		1.000.000.000,00		
Obras Varias y Reajustes, Atención de emergencias, finiquitos y otros	Todas	Varios		3.120.000.000,00		
Demarcación horizontal y vertical de varias rutas nacionales.	Todas	Varias		1.500.000.000,00		
TOTAL				5.620.000.000,00		



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013											
Acciones Estratégicas PND: Construcción y Rehabilitación de la Infraestructura Vial de la Red Internacional de Carreteras (RICAM)											
Programa de Construcción y Rehabilitación de la Red Vial Nacional del País											
METAS PND: Avance de obra de proyectos de construcción y de mejoramiento en la Red Vial Nacional											
Responsable: Unidad Ejecutora BID											
N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)		Total Presupuesto Ordinario 2013			
		Provincia	Camión	Ruta N°		BID					
1	Nueva carretera a San Carlos, Secciones Bernardo Soto-Sifón y La Abundancia-Florencia.	Alajuela	San Ramón	35	10,7	10.882.000.000,00		10.882.000.000,00			
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección: Cañas-Liberia.	Guanacaste	Cañas-Liberia	1	47,7	29.640.000.000,00		29.640.000.000,00			
3	Construcción del paso a desnivel Ruta Nacional N° 39 (Rotonda de Paso Ancho)	San José	San José	39	N/A	1.690.000.000,00		1.690.000.000,00			
4	Construcción del tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3	San José	San José	3	1,6	2.080.000.000,00		2.080.000.000,00			
5	Diseño y construcción de tres pasos a desnivel en el proyecto Cañas-Liberia	Guanacaste	Cañas-Liberia	1	N/A	6.240.000.000,00		6.240.000.000,00			
TOTAL						50.532.000.000,00		50.532.000.000,00			
METAS POI 2013: Elaboración de estudios y diseños de proyectos de construcción y mejoramiento en la Red Vial Nacional											
Responsable: Unidad Ejecutora BCIE											
N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)		Total Presupuesto Ordinario 2013			
		Provincia	Camión	Ruta N°		BCIE					
1	Diseño, estudios y Construcción I Etapa Circunvalación Norte: Tramo Uruca (Ent. R. 39 - 108) - Tibás (Ent. R. 32)	San José	San José	39,108,32		6.945.000.000,00		6.945.000.000,00			
2	Diseño, estudios y Construcción del paso a desnivel Circunvalación Norte: Rotonda Garantías Sociales	San José	San José			1.546.000.000,00		1.546.000.000,00			
3	Diseño, estudios y Construcción del paso a desnivel Circunvalación Norte: Intersección de Guadalupe	San José	San José			1.414.000.000,00		1.414.000.000,00			
4	Diseño, estudios y Construcción del paso a desnivel Circunvalación Norte: Rotonda de la Bandera-Facultad de Derecho	San José	San José			740.000.000,00		740.000.000,00			
5	Acceso Terminal de Contenedores Moín (TCM)	Limón	Limón			3.614.000.000,00		3.614.000.000,00			



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013										
Acciones Estratégicas PND: Construcción y Rehabilitación de la Infraestructura Vial de la Red Internacional de Carreteras (RICAM)										
Programa de Construcción y Rehabilitación de la Red Vial Nacional del País										
META POI 2013: Avance de obra de proyectos de mejoramiento de la Red Vial Nacional										
Responsable: Gerencia de Construcción de Vías y Puentes										
N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)				
		Provincia	Cantón	Ruta N°		Fondo Vial	BCIE	Total Presupuesto Ordinario 2013		
1	Nueva carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia	Alajuela	San Ramón	35	29,73	19.000.000.000,00	0,00	19.000.000.000,00		
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 613, sección Sabalito - Las Mellizas (incluye diseño y construcción de dos muros de estabilización)	Puntarenas	Coto Brus	613	23,3	600.000.000,00	0,00	600.000.000,00		
4	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 3, Sección San Fco Heredia - Calle Ancha Alajuela	Heredia/Alajuela	San Francisco - Río Segundo, cantón central Alajuela	3	6,4	1.000.000.000,00	0,00	1.000.000.000,00		
5	Mejoramiento Ruta Nacional N° 21, secciones Quebrada San Pedro - Quebrada Troncal - y Jicaral - Río Lepanto	Puntarenas	Puntarenas	21	11,4	100.000.000,00	0,00	100.000.000,00		
8	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.152, Sección: Veintisiete de Abril-Villa Real	Guanacaste	Santa Cruz	152	13,75	5.000.000.000,00	0,00	5.000.000.000,00		
9	Mejoramiento del sistema de drenaje y de la superficie de riego de la Ruta Nacional No.606, Sección Guacimal-Santa Elena.	Puntarenas	Puntarenas	606	20	900.000.000,00	0,00	900.000.000,00		
10	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.616, Sección La Managua-Londres (fase I).	Puntarenas	Aguirre	616	9,7	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00		
11	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.150, Sección Sámara-Nosara	Puntarenas	Puntarenas	150	27,5	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00		
TOTAL						26.620.000.000,00	0,00	26.620.000.000,00		



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013

Acciones Estratégicas PND: Construcción y Rehabilitación de la Infraestructura Vial de la Red Internacional de Carreteras (RICAM)

Programa de Construcción y Rehabilitación de la Red Vial Nacional del País

META PND: Avance del 50% del diseño y construcción de 18 puentes en el proyecto Cañas-Liberia.

META PND y POI 2013: Construir 25 puentes de la Red Vial Nacional

Responsables: Unidad Ejecutora BID, Unidad Ejecutora BCIE, Gerencia de Contratación vial y Gerencia de Construcción de Vías y Puentes

N°	Proyecto	Ruta	Longitud (m)	Estimado	Asignado 2013			Total Presupuesto Ordinario 2013
					Fondo Vial	BCIE	BID	
1	Diseño y construcción de 18 puentes en el proyecto Cañas-Liberia	1	N/A	0,00			4.160.000.000,00	4.160.000.000,00
2	Construcción de 10 puentes en la Ruta Nacional No.1, Sección: Barranca-Cañas	1	N/A	0,00			4.420.000.000,00	4.420.000.000,00
3	Rehabilitación Puente sobre el Río Virilla (Ruta Nacional No.32)	32	N/A	3.538.050.000,00		156.000.000,00		156.000.000,00
4	Rehabilitación Puente sobre el Río Virilla (Ruta Nacional No.1)	1	N/A	4.392.950.000,00		1.762.000.000,00		1.762.000.000,00
3	Diseño y construcción del nuevo puente sobre el Río Virilla (Macho), Ruta Nacional N° 220, sección La Trinidad de Moravia-Parasito (Santa Rosa)	220	40	550.167,00	430.000.000,00			430.000.000,00
4	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río Jilguero. Ruta Nacional N° 2, San Isidro de Pérez Zeledón	2	50,41	1.056.869.996,00	433.950.000,00			433.950.000,00
5	Diseño y construcción de los puentes existentes en la Ruta Nacional 3, sección: Atenas - San Mateo	3	55,17,28,15	1.065.711.876,00	800.000.000,00			800.000.000,00
6	Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional N° 236, sección Taras de Cartago	236	40	998.930.042,00	1.500.000.000,00			1.500.000.000,00
7	Diseño y construcción del puente sobre el Río Quebrada Seca con pasarelas peatonales, en la Ruta Nacional No.126, Sección Heredia-Barva	126	N/A	0,00	850.000.000,00			850.000.000,00
8	Sustitución de puentes menores, Ruta Nacional No.247, sección Campo Cinco-Puerto Lindo.	247	160,5	0,00	900.000.000,00			900.000.000,00
9	Sustitución de puentes menores, Ruta Nacional No.733, sección San Rafael de Guatuso-Chimurria.	733	246	0,00	1.500.000.000,00			1.500.000.000,00
10	Sustitución de puentes menores, Ruta Nacional No.730, sección Canalete-Colonia Puntarenas y Ruta Nacional No.138, sección Colonia Puntarenas-Límite Cantonal Upala Los Chiles (Río Rito).	730	61,5	0,00	400.000.000,00			400.000.000,00
11	Sustitución de puentes menores, Ruta Nacional No.249, sección Campo Cinco-La Suerte.	249	78	0,00	400.000.000,00			400.000.000,00
12	Sustitución de puentes menores, Ruta Nacional No.18, sobre el Río Nacaome y el puente sobre el río Pueblo Viejo	18	60	0,00	500.000.000,00			500.000.000,00
13	Paquete de Puentes Menores (Paquete #2).	Varias	Varias	0	1.090.000.000,00			1.090.000.000,00
TOTAL					10.103.950.000,00	1.918.000.000,00	14.580.000.000,00	28.001.950.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013									
Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.									
META POI 2013: Diseñar 5 proyectos de infraestructura vial									
Responsable: Gerencia de Contratación Vial									
N°	Proyecto	Estado	Descripción	Estimado	Fondo Vial	Asignado 2013 (¢)			
						Total Presupuesto	Ordinario 2013		
1	Diseño de accesos al puente sobre el Río Banano, Ruta Nacional No. 36.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño de las aproximaciones al Puente.	26.250.000,00	28.000.000,00	28.000.000,00	28.000.000,00		
2	Diseño de accesos al puente sobre el Río Barranca, Ruta Nacional No. 1, Sección Esparza-Barranca.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño de las aproximaciones al Puente.	22.000.000,00	22.000.000,00	22.000.000,00	22.000.000,00		
3	Contratación de servicios profesionales para el diseño de estructuras geotécnicas y rediseño geométrico para el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Salitral-Loma.	Por licitar	Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de diseño de estructuras geotécnicas y rediseño geométrico para el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Sección Salitral - Loma	35.000.000,00	27.000.000,00	27.000.000,00	27.000.000,00		
4	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.415, sección: La Alegría-Turritaba	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	40.000.000,00	40.000.000,00	40.000.000,00		
5	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.707, sección San Pablo de Turubares-Ruta No.27	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	25.000.000,00	25.000.000,00	25.000.000,00		
6	Ampliación de un tercer carril de la Ruta Nacional No.1, sección: San Ramón Barranca	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para el diseño geométrico, diseño de pavimentos y elaboración de planos catastro, planos constructivos, especificaciones técnicas, programa de trabajo, propuesta de señalamiento horizontal y vertical y presupuesto.	sin estimar	80.000.000,00	80.000.000,00	80.000.000,00		
7	Servicios de agrimensura para la confección de planos catastrados para efectos de expropiación de los proyectos: Mejoramiento de la RN No.401, sección Llano Grande-Tierra Blanca, No.160, sección Playa Naranjo-Paquera, No.806, sección: El Carmen de Siquirres-Caño Blanco, No. 920, sección Santa Bárbara-Ortega.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para efectos de agrimensura para la confección de planos catastrados para efectos de expropiación.	100.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00		
8	Servicios de agrimensura para la confección de planos catastrados para efectos de expropiación de los proyectos: Mejoramiento de las rutas nacionales No.160, sección Samara-Nosara, No.145 y No.606, sección Quebrada Grande-El Dos de Tilarán-Santa Elena de Monteverde, No.158, sección: Lajas-Hojacha, No.218 y No.401, sección Rancho Redondo-Llano Grande-Tierra Blanca.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales de agrimensura para la confección de planos catastrados para efectos de expropiación.	114.000.000,00	64.000.000,00	64.000.000,00	64.000.000,00		
9	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.313, Sección San Francisco -Llano Bonito.	Por licitar	Contratación de Estudios Preliminares.	sin estimar	10.000.000,00	10.000.000,00	10.000.000,00		
TOTAL				297.250.000,00	316.000.000,00	316.000.000,00	316.000.000,00		



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2013									
PUNTES PEATONALES									
Aportes al Plan para incrementar la seguridad vial									
Proyecto	Ubicación Geográfica			Cantidad	Asignado 2013			Total Presupuesto Ordinario 2013	
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo de Peajes	BID			
1 Diseño y construcción de puente peatonal en la Ruta Nacional No.32, sección Guápiles(immediaciones del Circuito Judicial) -Siquirres.	Limón	Guácimo	32	1,0	100.000.000,00			100.000.000,00	
2 Diseño y construcción de Puente Peatonal Ruta Nº 1, Bernardo Soto (Zona Franca BES)	Alajuela	Alajuela	1	1,0	150.000.000,00			150.000.000,00	
3 Suministro e instalación de elevadores en el puente peatonal Hospital México a requisitos técnicos exigidos en Ley 7600 (autopista General Cañas).	San José	San José	1	N/A	63.000.000,00			90.000.000,00	
4 Diseño y construcción del puente peatonal frente a Urbanización El Cedro. Ruta N2 (Florencio del Castillo)	Cartago	La Unión	2	1,0	250.000.000,00			250.000.000,00	
5 Diseño y construcción de puente peatonal en Zona Franca Saret, Ruta Nacional Nº1, Autopista General Cañas	Alajuela	Alajuela	1	1,0	175.000.000,00			175.000.000,00	
6 Mejoras de Seguridad Vial Ruta 2, Pérez Zeledón, tramo San Isidro-Convento.	San José	Pérez Zeledón	2	N/A		1.000.000.000,00		1.000.000.000,00	
TOTAL					738.000.000,00		1.000.000.000,00	1.765.000.000,00	



Anexos





ANEXO Nº 1

Acuerdo de Aprobación del POI - 2012





CONSEJO DE ADMINISTRACION

Teléfono: 22-02-5599 Fax: 22-02-5400
magally.mora@conavi.go.cr

28 de setiembre del 2012.

Al contestar refiérase al
Oficio No. **ACA 01-12-0758**

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. ARTICULO V SESION No. 947-12 DE FECHA 27-09-12

Ingeniero
José Luis Salas Quesada
Director Ejecutivo a.i.

Ingeniera
Mónica Moreira Sandoval
**Jefe Planificación Institucional
Consejo Nacional de Vialidad**


PLANIFICACION-CONAVI
2012 SEP 28 AM 8:58

Nos permitimos hacer de su conocimiento que el Consejo de Administración, según consta en el Acta de la Sesión citada en la referencia, acordó:

Plan Operativo Institucional 2013:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Plan Operativo Institucional 2013 de conformidad con el detalle remitido mediante el oficio PLI-01-12-1090 de fecha 24 de setiembre de 2012 y el ajuste señalado en el oficio PLI-10-12-1104 de fecha 27 de setiembre de 2012.

Cordialmente,


Licda. Magally Mora Solís
SECRETARIA DE ACTAS



C: Lic. Rodrigo Rivera Fournier, Presidente a.i.
Lic. Reynaldo Vargas Soto, Auditor Interno
Lic. Carlos Solís Murillo, Director Financiero
Licda. Sandra Camacho, Jefe de Presupuesto
Archivo, Consecutivo







ANEXO Nº 2

ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL VIGENTE







ANEXO Nº 3

**AVAL MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACION
INSTITUCIONAL 2012**





Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro

CIRCULAR DMOPT-0039-2012
3 SETIEMBRE 2012

Ing. Urias Ugalde Varela
Presidente Ejecutivo, INCOP

Máster. Allan Hidalgo Campos
Presidente Ejecutivo JAPDEVA

Ing. Miguel Carabaguíaz Murillo
Presidente Ejecutivo, INCOFER

Lic. Jorge Fernández Chacón
Director General de Aviación Civil

Ing. Edwin Rodríguez Aguilera
Secretario Técnico Consejo Nacional de Concesiones

Ing. José Luis Salas Quesada
Director Ejecutivo Consejo Nacional de Vialidad

Lic. Mario Francisco Badilla Apuy
Director Ejecutivo Consejo de Transporte Público

Licda. Silvia Bolaños Barrantes
Directora Ejecutiva Consejo de Seguridad Vial

Ing. Alejandro Molina Solís
Director División de Obras Públicas

Lic. Luis Fernando Coronado Salazar
Director División Marítimo Portuario

Lic. Rafael Chan Jaén
Director División de Transportes

Licda. Emelina Pérez Castillo
Directora Financiera Proyecto Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper



PLANEACION INSTITUCIONAL
05/09/2012
08:10



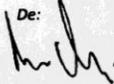


000794

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro*

DMOPT-0039-12
Pág.2

De:


Rodrigo Rivera Poudrier
Ministro a.i



Estimados señores (as):

Reciban un cordial saludo. De conformidad con lo estipulado en el Artículo 15 de los "Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento, Cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público en Costa Rica", para la Programación Sectorial 2013 en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, esta Rectoría emite el aval de la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) 2013 de su Representada, la cual está acorde con las metas de las acciones estratégicas formuladas en el Plan Nacional de Desarrollo vigente. Lo anterior, con base en el análisis técnico y ajustes efectuados por la Dirección de Planificación Sectorial en coordinación con el enlace de su Institución.

Cc:

Lic. Roberto Gallardo Nájera, Ministro MIDEPLAN
Licda. Neusila Alvarado, Área de Análisis Acciones Institucionales, MIDEPLAN
Licda. Neusila Alvarado, Directora de Planificación, INCOP
Licda. Karla Piedra, Directora de Planificación, IAPDEVA
Lic. Miguel Ángel Quiñones, Director Financiero, INCOPER
Licda. Vilma López Viquez, Directora de Planificación Aviación Civil
Ing. Mario Barbosa, Jefe de Planificación Consejo Nacional de Concesiones
Ing. Mónica Méndez Santona, Directora Planeamiento y Control, CONAVI
Lic. Marco Cordero Rojas, Director de Planificación Consejo de Transporte Público
Licda. Jeannett Masís, Directora de Proyectos, COSEVI
Lic. Manuel Pool Arango, División de Transportes
Lic. Jorge Vargas León, División de Obras Públicas
Ing. Ronald Flores Vega, Director Planificación Sectorial
Lic. Luis Carlos Martínez Zúñiga, Jefe Planes y Proyectos
Licda. Iris San Lar Q., Dirección de Planificación Sectorial
Archivo / copias.

CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica
Tel: (506) 2222-3025 / 2222-9467 / 2222-6681
Fax: (506) 2255-0242 / Apto. Postal 10176-1000



ANEXO N° 3

ACCIONES PARA CUMPLIR ARTÍCULO 6°,

RESOLUCIÓN N° R-CO-26-2007





PLAN ESTRATÉGICO INFORMÁTICO

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

Aspectos estratégicos institucionales

MARCO JURÍDICO

El Consejo Nacional de Vialidad (en adelante referenciado como CONAVI o el Consejo) fue creado mediante decreto del 29 de mayo de 1998, a saber, como un órgano adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en adelante el MOPT o el Ministerio) y como la entidad encargada de dar respuesta oportuna a las necesidades de mejoramiento y conservación de la Red Vial Nacional (RVN), financiando los programas de mejoramiento y conservación de la RVN con recursos provenientes del 15% sobre la distribución nacional de combustible y energéticos del petróleo.

Al igual que otros Consejos, el CONAVI posee autonomía administrativa y económica, manteniendo hasta ahora una relación muy cercana al MOPT en asuntos estratégicos, operativos y administrativos.



Entre otras, son funciones del CONAVI las siguientes:

- a) Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- b) Administrar su patrimonio.
- c) Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- d) Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- e) Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- f) Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.
- g) Elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos



Para atender esas funciones depende de una estrecha relación con la Asesoría de Planificación del Ministerio, la cual dicta las estrategias a seguir para el mejoramiento de la Red Vial Nacional (RVN), la cual corresponde ejecutar al CONAVI. Así, el CONAVI está expresamente facultado para:

- Contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años.
- Depositar la totalidad de los montos que le ingresen, en fideicomisos que se establecerán en bancos comerciales del Estado. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias

Por su parte, la Ley N° 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (LAFRPP), del 18 de setiembre de 2001, busca *(i)* propiciar que la obtención y aplicación de los recursos públicos, se realicen según los principios de economía, eficiencia y eficacia, *(ii)* desarrollar sistemas que faciliten información oportuna y confiable sobre el comportamiento financiero del sector público nacional, a saber, como apoyo a los procesos de toma de decisiones y evaluación de la gestión y *(iii)* definir el marco de responsabilidad de los participantes en los sistemas regulados en esa normativa.

Adicionalmente, el artículo 4 de la LAFRPP establece que el Plan Nacional de Desarrollo (PND) constituye el marco global que orientará los planes operativos institucionales, según el nivel de autonomía de cada institución.



Esa Ley (LAFRPP) constituye un instrumento que define el marco normativo en materia de planificación, administración financiera y de presupuestos públicos, estableciendo importantes elementos de cambio, entre los cuales destaca la necesidad de buscar mecanismos, que permitan mayor transparencia en la gestión pública asociada a la obligatoriedad de la rendición de cuentas.

VISIÓN, MISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Un detalle de la visión, misión y objetivos estratégicos del CONAVI para el periodo, se presentan a continuación:

VISIÓN

Ser una entidad eficiente y oportuna en la administración de recursos, con alto compromiso de servicio y calidad, reconocida a nivel nacional e internacional, que promueve la incorporación de innovaciones tecnológicas para consolidar la Red Vial Nacional en términos adecuados de niveles de servicio y seguridad acordes con el desarrollo socioeconómico de Costa Rica.

MISIÓN

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida 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.

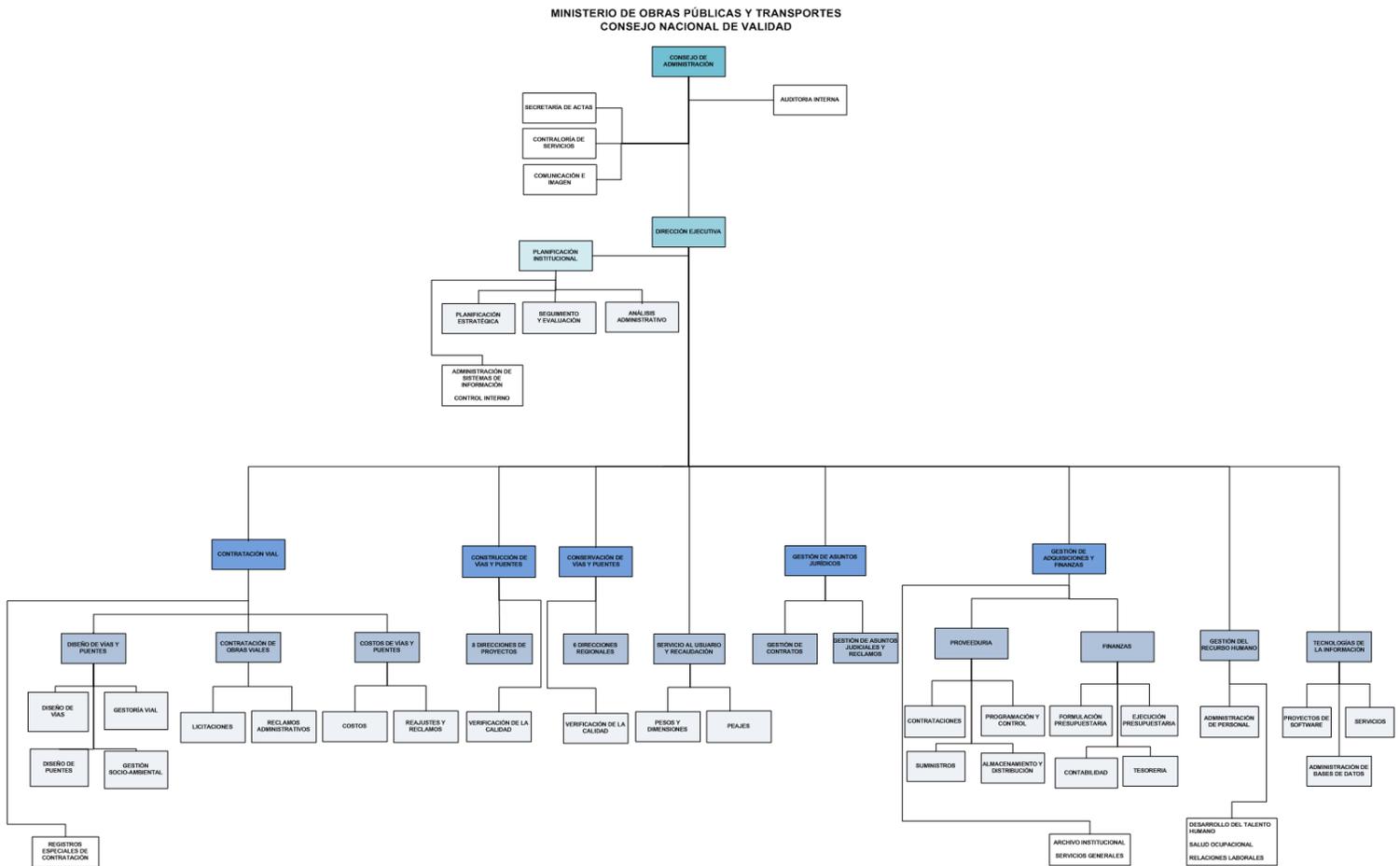
OBJETIVOS

- Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la Red Vial Nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Administrar su patrimonio.
- Ejecutar mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional
- Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.



Estructura organizativa

El Consejo Nacional de Vialidad cuenta con una estructura organizativa aprobado por MIDEPLAN, presentándose seguidamente el organigrama del Consejo, a saber:





Prioridades Institucionales

ID PROYECTO	PROYECTO	ID SUB-PROYECTO	SUB-PROYECTO	PRIORIDAD
P-TI-002	Administración de la Continuidad del Negocio	P-TI-002-01	Desarrollo de un Plan de Continuidad del Negocio	Alta
		P-TI-002.02	Actualizar y ampliar el contrato de soporte / mantenimiento de equipos servidores para incluir dispositivos de red y otros	Alta
		P-TI-002.03	Implantación de una solución de respaldo y recuperación de datos.	Alta
		P-TI-002.04	Implantación de redundancia en los componentes críticos de los servidores	Moderada
		P-TI-002.05	Implantación de un servicio de archivos para los usuarios (backup).	Moderada
P-TI-003	Robustecimiento del ambiente de administración Tecnológica	P-TI-003.01	Adquirir herramientas de gestión de bases de datos.	Moderada
P-TI-004	Robustecimiento del ambiente de	P-TI-004.01	Adquisición de una solución de software para la gestión de red,	Alta



	Redes y Comunicaciones		servidores y bitácoras	
		P-TI-004.02	Instalación de nuevos nodos de red y software para el edificio principal y oficinas regionales.	Alta
		P-TI-004.03	Implementación de una solución de balanceo de carga para los enlaces a Internet (principal y ASDL).	Moderada
P-TI-004	Robustecimiento del ambiente de Redes y Comunicaciones	P-TI-004.04	Reemplazo del equipo actual de comunicaciones (Routers, Swithces) que entrará en periodo de recambio (3 a 5 años) antes de concluido el PETI	Moderada
P-TI-005	Robustecimiento del ambiente de Seguridad de la Información	P-TI-005.01	Adquirir hardware / software para el fortalecimiento de la seguridad tecnológica del CONAVI, así como consultoría para la conceptualización e implantación de las soluciones.	Alta
		P-TI-005.02	Robustecer la seguridad física de los cuartos de comunicaciones.	Alta
P-TI-006			Adquisición /	



	Robustecimiento del ambiente de Microcomputación	P-TI-006.01	Actualización de licencias de software de propósito específico para las áreas de negocio	Alta
P-TI-007	Implantación de soluciones tecnológicas para el negocio	P-TI-007.01	Implantación de una solución de Portal Horizontal con capacidades de colaboración.	Alta
		P-TI-007.02	Dotar al CONAVI de un Sistema de Gestión y Control de Puentes en Ambiente Web.	Alta
		P-TI-007.03	Incorporar nuevos requerimientos al Sistema SIGEPRO para mejorar el control de los Proyectos de obra que lleva a cabo el CONAVI	Alta



DIRECCIÓN DE TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN

1.1 Fundamentos de la estrategia de TI

Un detalle de la misión, visión, factores críticos de éxito y otros que guían la gestión estratégica y operativa de la Dirección de Tecnologías de Información, se presenta a continuación.

1.1.1. Misión

“Proveer soluciones y servicios informáticos de alta calidad, para sustentar los procesos del Consejo Nacional de Vialidad, con innovaciones tecnológicas que les generen herramientas de punta para el desarrollo de sus actividades y la atención de los servicios a los usuarios internos y externos.”

1.1.2. Visión

“Nos constituiremos en un referente institucional en el área de las tecnologías de información, a efectos de posicionarnos como una unidad estratégica al servicio de nuestros usuarios, en busca de soluciones y servicios de calidad, conservando nuestros valores organizacionales.”

1.1.3. Objetivos

1.1.3.1 Objetivo General

Establecer, proponer, desarrollar y evaluar acciones en tecnología de punta tendientes a responder a los requerimientos de información de manera ágil y oportuna, conforme los retos y demandas del entorno, a través de soluciones de tecnología de información



integradas, orientadas a simplificar y optimizar los procesos, de forma tal que apoyen al logro de las metas institucionales.

1.1.3.2 *Objetivos específicos*

1. Identificar necesidades reales de información e interconexión del Consejo y, proponer la mejor opción para un desarrollo eficiente y sostenido de sistemas de información, acordes al Plan Operativo Institucional y a las expectativas de la Alta Dirección.
2. Asegurar una plataforma integral de información para la gestión del Consejo, que cubra de manera adecuada, desde el desarrollo eficiente y coordinado de los distintos procesos (rediseño) hasta el apoyo efectivo a la toma de decisiones y el control de gestión.
3. Lograr que el CONAVI sea una institución cuya eficiente gestión esté basada en un adecuado soporte de Tecnologías de Información, que apoye los procesos de negocio con información adecuada, confiable y oportuna y que se vincule efectivamente con su entorno aprovechando las bondades de estas tecnologías.
4. Proponer y desarrollar soluciones tecnológicas que optimicen el tratamiento y explotación de la información de manera confiable y eficiente tanto en la gestión Directiva, Administrativa y Operativa.
5. Dar servicio a través de la operación continua, óptima y confiable de esas soluciones.
6. Servir como asesores, consultores y/o supervisores en el uso de la tecnología de información y comunicaciones en el Consejo Nacional de Vialidad.



7. Alinear constantemente las estrategias y objetivos que se den en el Consejo Nacional de Vialidad relacionados con Tecnologías de Información y Comunicaciones.
8. Dar Soporte efectivo en el ámbito orgánico y funcional en: Desarrollo de Sistemas, Procesamiento de Información, Tecnologías de Información Comunicaciones y Capacitación de Usuarios.
9. Mantener al personal de la Unidad de Informática altamente capacitado y certificado en los procesos críticos de sistemas y tecnologías implementadas.
10. Desarrollar y mantener una imagen de servicio informático eficiente.
11. Establecer altos niveles de seguridad en todos los ámbitos relacionados con la Unidad de Informática.
12. Salvaguardar intereses institucionales relacionados con la información.
13. Producir permanentemente resultados de calidad.

1.1.4. Factores Críticos de Éxito

Algunos de los factores considerados como críticos para lograr una gestión de Tecnologías de Información efectiva en el cumplimiento de los objetivos de la DTI, así como apegado a la visión, misión y valores descritos anteriormente, se describen a continuación:

- a) Patrocinio visible y periódico de la Administración Superior y del Consejo de Dirección del CONAVI, para con los proyectos e iniciativas de la Dirección de Tecnologías de Información.
- b) Recurso humano suficiente, calificado y con experiencia, para la ejecución de las funciones y responsabilidades de la Dirección de TI.



- c) Alineamiento estratégico de la Dirección de TI con el negocio, optimizando el retorno sobre las inversiones en TI (soluciones costo/efectivas), así como la transparencia de las mismas.
- d) Administración efectiva de los proyectos de TI, para mantener una imagen positiva hacia la Administración Superior, Consejo Directivo, proveedores, personal y público en general.
- e) Relaciones profesionales robustas y permanentes con el personal de todas las áreas de negocios del CONAVI, que permitan generar las sinergias necesarias para el despliegue oportuno y efectivo de las iniciativas y/o proyectos de TI.
- f) Una mezcla de proveedores de Tecnologías de Información para el CONAVI, que permita el aseguramiento razonable del éxito de los proyectos de la DTI, a través del despliegue de servicios y/o productos de calidad, oportunos, costo / efectivos, de avanzada, soportados, garantizados y otros.
- g) Niveles apropiados en el rendimiento de los procesos de Tecnologías de Información del CONAVI.

Como complemento de lo anterior, en el Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI) para el periodo 2010 – 2014, se presenta un detalle de los valores, así como otras líneas de pensamiento estratégico de TI que guían el quehacer de la DTI y su personal.

1.2 Organización

El CONAVI ha estructurado formalmente una Dirección de Tecnologías de la Información (DTI) para asumir su rol institucional en materia de ingeniería de software, soporte



técnico, administración de la infraestructura tecnológica, asesoría en materia de TI, así como otros servicios tecnológicos asociados. Esa Dirección depende funcionalmente de la Dirección Ejecutiva del CONAVI, operando bajo un modelo organizacional en el que hay una centralización de los servicios de Tecnologías de Información que son provistos al nivel institucional por la DTI.

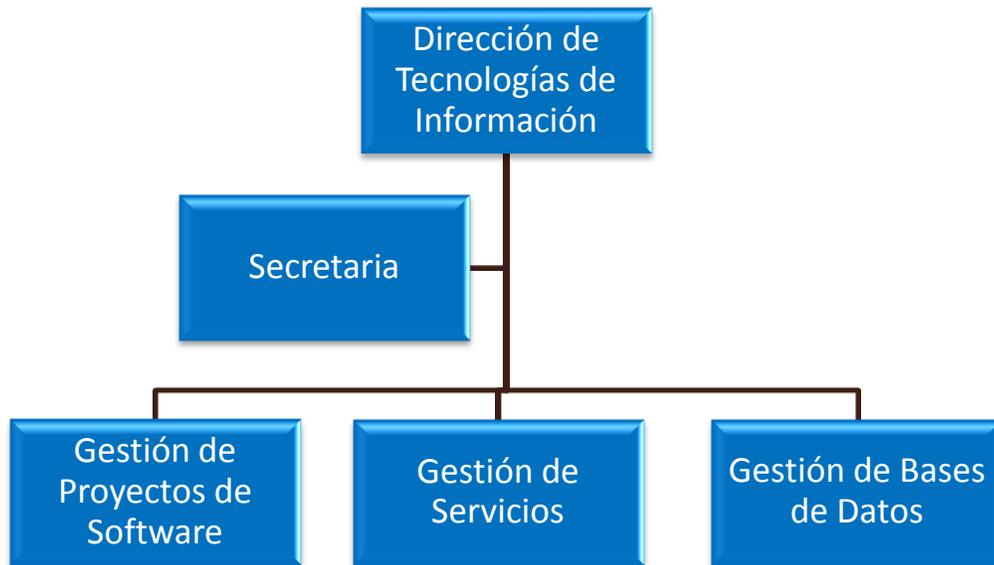
Un detalle de las funciones de la Dirección según el *“Manual de Organización y Funciones”* (ORG-014-00-06-40.1) del CONAVI, con fecha del 15 de junio de 2007 y aprobado según resolución No. ORG-001-014-00-06-30.1, se presenta a continuación:

- a. Diseñar y desarrollar sistemas de información que respondan a las necesidades planteadas por los usuarios.
- b. Definir, actualizar y mantener el Plan Informático para el CONAVI que involucre tanto, lo relacionado con los equipos de cómputo, los sistemas, la red interna y las necesidades de telecomunicación interna y externa.
- c. Mantener una organización y procedimientos adecuados a la estructura del Consejo.
- d. Administrar y mantener el inventario de microcomputadoras y de las redes de área local.
- e. Llevar el control de bienes y servicios Informáticos.
- f. Sugerir mecanismos que conlleven a la optimización del uso eficiente de los recursos físicos y humanos, disponibles para los usuarios.



- g. Evaluar y diagnosticar las necesidades de ampliación y sustitución de recursos humanos, programas y equipo de cómputo.
- h. Elaborar los programas para la capacitación de personal en las diferentes áreas a fin de actualizar los conocimientos del mismo.
- i. La supervisión e instalación de software licenciado en general, en la Dirección de Informática y en las diferentes áreas del CONAVI.
- j. Orientar, asesorar y capacitar a los funcionarios de la institución, en el uso y mantenimiento del equipo de cómputo y manejo de software.
- k. Coadyuvar con el Consejo, para el cumplimiento de los lineamientos que en materia de tecnología de la información, dicte el Ministerio de Planificación y Política Económica.
- l. Asesorar y documentar al Consejo de Administración, Dirección Ejecutiva, y Direcciones que conforman la estructura organizativa del CONAVI cuanto así lo soliciten, en aspectos de competencia de la unidad asesora.
- m. Formar parte de grupos interdisciplinarios, que elaboren o implementen proyectos para el mejoramiento organizativo y funcional de la institución.

Actualmente, el CONAVI se encuentra en un proceso de reestructuración al nivel institucional, mismo que ya fue aprobado por el MIDEPLAN. Consecuentemente, actualmente la DTI cuenta con once (11) funcionarios en plaza, que están distribuidos según la estructura organizacional siguiente:



Adicionalmente, la DTI ha estructurado formalmente la figura de una Comisión de Tecnologías de Información la cual fue constituida por acuerdo del Jerarca del CONAVI y está integrada por:

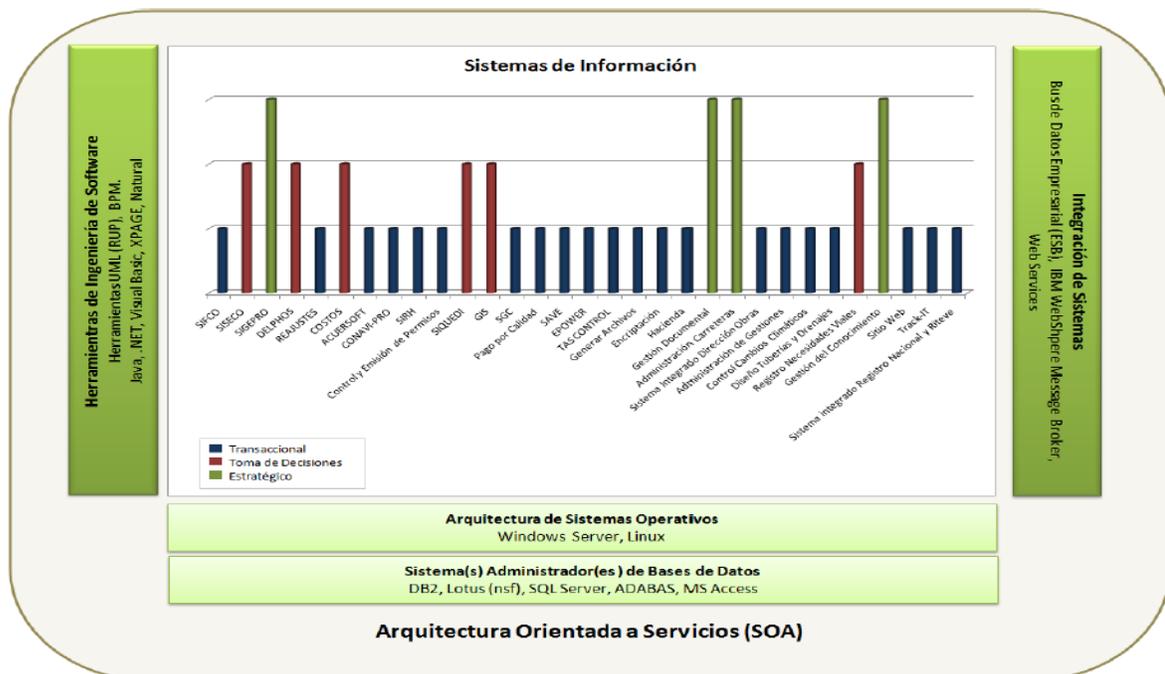
- a. Director Ejecutivo o un representante.
- b. Jefe de Unidad de Control Interno.
- c. Jefe del Departamento de Análisis Administrativo.
- d. Gerente de Planificación Institucional o Jefe del Departamento de Planificación Estratégica.
- e. Dos representantes de la Dirección de Tecnologías de Información, uno de los que deberá tener cargo de Jefatura (al menos).
- f. Jefe de la Unidad de Comunicación e Imagen.
- g. Jefe de Contraloría de Servicios.



Ese Comité ha sido establecido como la instancia técnica consultiva y asesora del Jierarca y de apoyo a la Dirección Ejecutiva en asuntos estratégicos de la gestión de las TI del CONAVI y de los recursos humanos, materiales y financieros que se destinen para su desarrollo

Arquitectura tecnológica

La DTI ha efectuado inversiones importantes encaminadas a dotar al CONAVI de las herramientas tecnológicas necesarias para su operativa institucional y sectorial. Así, en la actualidad se cuenta con una variedad de sistemas, aplicaciones e infraestructura tecnológica, orientadas a proveer alineamiento y soporte a los objetivos y estrategias institucionales. La gráfica a continuación presenta un resumen de esa arquitectura tecnológica correspondiente.





A pesar de lo anterior, el ambiente actual de sistemas de información del CONAVI está integrado por las cuatro aplicaciones principales que se muestran en el cuadro siguiente:



Esa mezcla de sistemas de información complementa la visión de arquitectura e infraestructura tecnológica que como parte del PETI se ha elaborado para el periodo 2010 – 2014.

Administración	Interfaces con el usuario			Seguridad	
<ol style="list-style-type: none"> Track-It WSUS Network Management System (NMS) Herramientas para Administración bases de datos. VMWare (ambiente Virtualizado) Administración de Respaldos. 	GUI (Windows) Impresoras Scanners Quemadores Proyectoros Plotters			<ol style="list-style-type: none"> Base de datos Aplicaciones Sistemas Operativos Microcomputación Redes Instalaciones Físicas 	
	Software				
	<i>Automatización de Oficinas</i>		<i>Usuario Final</i>		<i>Negocios</i>
	<ol style="list-style-type: none"> Herramientas Microsoft Office. Correo electrónico (Lotus Domino) Navegadores Internet (MS Explorer) Herramientas de administración proyectos (MS Project) 	<ol style="list-style-type: none"> Herramientas Colaborativas. Herramientas especializadas. 	Aplicaciones de negocios (SIFCO, SIGEPRO, DELPHOS y otras) Portal Horizontal Institucional Balanced Score Cards / Dashboards ejecutivos		
	Servicios de Información				
	<i>Administración de Datos</i>	<i>Desarrollo</i>	<i>Ingeniería de sistemas</i>		
	<ol style="list-style-type: none"> DBMS (DB2, MSSQL Server, Lotus, ADABAS, Access). Administración Contenido. 	<ol style="list-style-type: none"> Java, Visual Basic, .NET, Natural, XPAGE. Herramientas Web. Herramientas BPM. 	<ol style="list-style-type: none"> Herramientas control de versiones (fuentes) Herramientas UML (RUP) 		
	Comunicaciones				
	-Protocolos de comunicación -Redes LAN, WAN, VoIP, WIFI, ASDL	-Routers / Switches -Fibra óptica / UTP 6	-VPN -ASAs		- VLANs - Balanceadores Carga
	Arquitectura y Plataforma				
-Desktops y portátiles -Servidores Blade -Virtualización -OS Windows / Linux	-SOA (n-capas) -Herramientas Integración (IBM ESB MQ, Message Broker) -Autenticación WIFI (MS Radius)	- Network Storage (NAS / SAN) - UPSs - Access Points			



PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE TI

En el Plan Estratégico de Tecnologías de Información, periodo 2010 – 2014, se presenta un detalle de los objetivos, estrategias, proyectos e inversiones estimadas para atender las necesidades institucionales, así como para robustecer la gestión, operación y plataforma tecnológica subyacente del CONAVI, mientras se provee alineamiento estratégico y atención de calidad para los Usuarios y otros interesados.

El PETI fue planteado a partir de las necesidades institucionales identificadas puntualmente a través de entrevistas y sesiones de trabajo con los Usuarios y Administración Superior del CONAVI, requerimientos establecidos por entidades regulatorias, así como considerando tendencias de mercado, principios, conceptos y acciones que lo conforman; lo que implica tanto la dimensión interna como el contexto sectorial del Consejo.

En una estructura sectorial, como en la que está inmersa el CONAVI, las condiciones son diferentes, los Consejos mantienen dinámicas mucho más específicas y con intereses verticales, tienen su propio presupuesto y dependen mucho más de contrataciones de servicios. No obstante, en tales condiciones, las estrategias deben ampliarse para incluir espacios para discusión y concertación, tanto en el ámbito político como en el tecnológico, creando una dinámica que se puede definir como de *“Gobernabilidad”*, misma que debe guiar y ser considerada diligentemente a través de cada ejercicio de planificación de la DTI.



Consecuentemente, para que la DTI se convierta en una organización enfocada a la estrategia, debemos ubicar la(s) estrategia(s) en el centro de los procesos de la gestión de TI, a saber, para que esa(s) estrategia(s) sea(n) fundamental(es) en su agenda, razón por la cual, se han establecido los cinco principios a seguir siguientes, para alcanzar lo anterior:

1. Movilizar el cambio a través de liderazgo ejecutivo.
2. Traducir la estrategia en términos operativos.
3. Alinear la organización de TI con la estrategia de TI y del negocio.
4. Motivar / hacer de la estrategia el trabajo de todos.
5. Adaptarse/hacer que la estrategia sea un proceso continuo.

OBJETIVOS DEL PETI

Proponer alternativas estratégicas de Tecnologías de Información (TI) para el CONAVI, que le permitan definir el rumbo que, en materia de TI, debe seguir el Consejo para el periodo 2010 – 2014. Lo anterior, considerando la función principal de la tecnología (prestación de servicios), incorporando conceptos de continuidad, seguridad, eficacia, eficiencia, oportunidad, calidad y racionalidad en el uso de los recursos, todo enmarcado dentro del apoyo que el CONAVI requiere en el logro de sus objetivos estratégicos e institucionales y su cumplimiento regulatorio.



El PETI representa una propuesta por conseguir alineamiento con las estrategias tecnológicas y de desarrollo institucional del MOPT y del CONAVI y establecer las condiciones adecuadas para su mantenimiento en el tiempo, satisfaciendo a corto plazo necesidades inmediatas sin perder de vista una visión estratégica más amplia a largo plazo.

Objetivos Específicos

Los aspectos a continuación engloban las acciones que se deben desarrollar a corto, mediano y largo plazo por la DTI, para alcanzar el objetivo general descrito anteriormente:

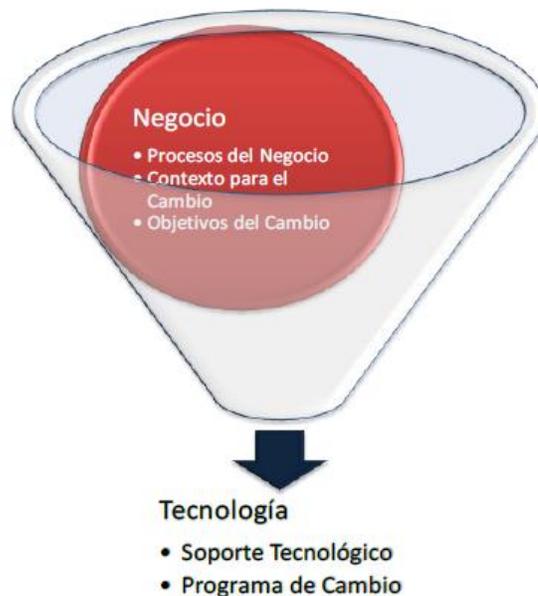
- Establecer un escenario meta, que identifique un enfoque formal para dar marco a las acciones de la Dirección Tecnología de la Información en el CONAVI.
- Identificar áreas de actuación en tecnología de la Información, para determinar en cuáles se requiere de modelos, conceptos y acciones y orientar el apoyo estratégico, consistente y efectivo de las tecnologías de la Información al Consejo.
- Contrastar las condiciones propuestas para esas áreas con las condiciones de partida que se tienen, determinando la brecha existente para identificar, priorizar y caracterizar proyectos específicos que deben desarrollarse para alcanzar de forma ordenada y de acuerdo a las prioridades institucionales para conformar un plan de proyectos.



Enfoque

Dando continuidad a las tendencias actuales, sociales, económicas y administrativas que apuntan de manera constante a un cambio de gran impacto en la forma de llevar a cabo la funciones en el entorno de las instituciones y en la forma en que se hace gobierno en un ambiente globalizado, cada estrategia del Plan Estratégico de Tecnologías de Información 2010 – 2014, ha sido diseñada para que tenga impacto en los procesos de negocio del Consejo, pero con fundamento en aspectos tecnológicos viables según las necesidades específicas identificadas.

El diagrama a continuación muestra el enfoque empleado para la definición de esas estrategias en el PETI:





De acuerdo con ese enfoque, toda estrategia debe considerar los aspectos siguientes:

- a) Un contexto para el cambio y los objetivos que se pretenden; el propósito de ese aspecto es responder a la pregunta ¿Dónde estamos hoy y dónde queremos estar? En todos los casos ese contexto está basado en el diagnóstico de la situación actual de la gestión, arquitectura y plataforma tecnológica del Consejo.
- b) Una estimación del impacto en los procesos de negocio.
- c) Detalle del soporte de Tecnologías de Información requerido (proyectos e inversiones).
- d) Un programa de cambio que considere los principales factores críticos de éxito.

Esos aspectos han sido considerados como parte de la definición y estructuración del PETI, de forma que el programa de cambio genere impacto, al menos, respecto a los cuatro aspectos siguientes:

1. El ordenamiento estratégico de la DTI.
2. La forma de trabajo en la DTI.
3. La atención del ciudadano y el personal del CONAVI como usuario final.
4. Las Tecnologías de Información como un socio estratégico para la provisión de servicios de valor al CONAVI



Alcance

El PETI tiene como alcance el establecimiento de una propuesta de alternativas estratégicas en materia de Tecnologías de Información, que puedan servir como marco de referencia para el Consejo en la definición de su rumbo tecnológico para el periodo 2010 – 2014. En ese sentido, el PETI incorpora conceptos de continuidad, seguridad, eficacia, eficiencia, oportunidad, calidad y racionalidad en el uso de los recursos, todo enmarcado dentro del apoyo que el CONAVI requiere en el logro de sus objetivos estratégicos e institucionales y su cumplimiento regulatorio, a saber, según se muestra en el diagrama siguiente:



Como complemento de lo anterior, adicionalmente el PETI establece lineamientos relacionados con la estructura organizacional necesaria para dar soporte adecuado a esos proyectos e inversiones estratégicos identificados.

Así, ese Plan cubre aspectos de la dimensión tecnológica (hardware, comunicaciones, herramientas de desarrollo y otros) y de gestión (organización, calidad y otros) inherentes a toda organización. Adicionalmente, el PETI ha sido estructurado para ofrecer conceptos y recomendaciones que permitan ajustarlo a los cambios tecnológicos, a la disponibilidad presupuestaria y avances en coordinación con la Comisión Informática del Ministerio de Obras Públicas y sus consejos, de la cual, este Consejo forma parte.



Situación actual – análisis FODA

Como parte de la evaluación del estado actual de la Gestión de Tecnologías de Información del CONAVI, y en conjunto con el personal de TI, se ha efectuado un análisis orientado a determinar lo siguiente:

- Fortalezas que refuerzan los logros alcanzados en TI.
- Oportunidades que son situaciones que podrían ocurrir y tener un impacto positivo.
- Debilidades que deberían ser consideradas y, donde sea posible, mitigadas.
- Amenazas que corresponden a situaciones o eventos externos al control de TI y que podrían tener un impacto negativo.



Para el levantamiento del FODA, se llevó a cabo una sesión de trabajo con personal de la Dirección de Tecnologías de Información.

Los resultados de nuestro análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA), serán utilizados como un insumo para la formulación de estrategias e iniciativas de este Plan Estratégico de TI. Las tablas a continuación, resumen los aspectos más significativos de ese análisis efectuado.



FORTALEZAS
F1. Compromiso del equipo de trabajo de TI con respecto al desempeño de sus responsabilidades y funciones.
F2. Fuerte sentido de compañerismo, - unión de grupo (ambiente adecuado para interactuar con el resto del personal de las diferentes unidades del CONAVI). El personal indica que las jefaturas de TI tienen un alto sentido humano, tacto, motivación y negociación.
F3. Instalaciones físicas adecuadas para el desarrollo de las actividades.
F4. Patrocinio de la Administración Superior del CONAVI (apoyo, presupuesto y recursos).
F5. Infraestructura de redes, comunicaciones, servidores se percibe de manera robusta. Se utiliza tecnología de vanguardia que es actualizada periódicamente (parque tecnológico se renueva aproximadamente cada 2 años).
F6. Se cuenta con adecuada capacitación para el personal de TI (en relación con otras áreas del CONAVI). Amplia participación en eventos de actualización tecnológica.
F7. Implementación exitosa de algunos proyectos. Por ejemplo, herramientas de colaboración (Mensajería), Sistema de Administración de Proyectos.
F8. Recurso Humano del área de TI es muy bueno en términos de su calidad humana, calidad de sus productos (profesionalismo).
F8. Confianza de la Administración Superior respecto a la gestión de proyectos de TI. Considerada como exitosa el 100% del tiempo (Ejecución presupuestaria).
F9. Apoyo a otras entidades del gobierno (Gestión del Conocimiento).
F10. Aprovechamiento de nuevas figuras de "Sourcing", adquisición de hardware/software, convenios.



DEBILIDADES
D1. Esquema de seguridad necesita ser fortalecido (al nivel técnico). Limitados mecanismos de controles de acceso.
D2. Limitada presencia de procedimientos, guías, estándares, metodologías y otros para establecer los límites de responsabilidad.
D3. Ausencia de un plan/mecanismos de comunicación respecto de los logros en TI (para el CONAVI).
D4. Insuficiencia de recurso humano para hacerle frente a los proyectos y al servicio de TI. Así como de una estructura adecuada para la entrega de los servicios de TI (por ejemplo, CISO, DBA, etc.).
D5. Insuficiencia de herramientas para dar soporte de manera centralizada o para identificación de problemas/incidentes.
D6. No hay bitácora de incidentes/problemas (base de datos de conocimiento) que pueda utilizarse para dar un servicio más adecuado y oportuno.
D7. No hay un escritorio de servicio (Service Desk) formalmente estructurado. Punto único de contacto con TI. Niveles de servicio.
D8. Ausencia de métricas de gestión y proyectos de TI (por ejemplo, administración financiera de TI).
D9. Limitaciones para realizar actividades de investigación y planificación por la dedicación a actividades del día a día.



OPORTUNIDADES

O1. Regulación vigente en TI (Normas técnicas CGR) lo que podría permitir mayor posibilidad de recursos y otros para TI.

O2. Mejor aprovechamiento de los cambios tecnológicos de la industria.

O3. Aprovechamiento de la estructura de “pasantes”.

O4. Aprovechamiento de la experiencia del personal en la administración de proyectos de TI.

O5. Aprovechamiento de la infraestructura de Pesos y Dimensiones (establecimiento de Sitio alternativo.)

O6. Condiciones de negocios del CONAVI (reestructuración, sitios remotos, etc.) que implica un mayor despliegue de servicios, personal y otros para atender sus necesidades.

O7. Aprovechamiento de convenio entre Consejos adscritos al MOPT.

O8. Aprovechamiento de las iniciativas del Gobierno Digital y nuevas tendencias



AMENAZAS

A1. No contar con proveedores con conocimientos y experiencia adecuados para que el CONAVI alcance sus objetivos y estrategias. Implica mayores gastos, recursos y tiempo. Limita la oportunidad en entrega de los servicios.

A2. El nivel de cultura informática en la mayoría de las áreas del CONAVI. Por ejemplo, aplicaciones que no son utilizadas por algunas áreas.

A3. Salida del personal de TI (Off-boarding, Mercado Competitivo).

A4. Limitado compromiso de los usuarios respecto de los proyectos de TI.

A5. Dado el nivel de formalización de los procesos de negocios del CONAVI, los proyectos se estructuran con base en las necesidades puntuales de los usuarios que de los procesos de negocios del Consejo.

Planeación desorganizada al nivel institucional podría no permitirnos un adecuado alineamiento con las actividades propias de CONAVI..

A6. No contar con los recursos presupuestarios (2013) necesarios para hacerle frente a los proyectos de TI.

A7. Que CONAVI no logre percibir los beneficios provistos por TI debido a la ausencia formalizada (estructurado) de métricas o evaluaciones del desempeño.

A8. Condiciones actuales del CONAVI (reestructuración indefinida, oficinas remotas) incrementa la carga de trabajo versus el recurso humano actualmente disponible.

A9. Ausencia de mecanismos adecuados para garantizar la Continuidad del negocio que además incluya un sitio alternativo de procesamiento y un plan debidamente documentado



Plan de Acción para el 2013

SECTORIALES	
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
<ul style="list-style-type: none"> • Contar con un grupo de alto nivel que logre conciliar la perspectiva y enfoques globales del sector con las realidades y enfoques de TI. • Colegiar las decisiones de índole técnico con relación a la solución de necesidades del MOPT y sus Consejos. • Lograr consistencia en las acciones de todos los actores de TI del sector. 	<p>Se continuará con el plan de comunicación con las diferentes unidades de Pesos y Dimensiones a nivel regional con la sede central.</p> <p>Se continuará con el establecimiento y mantenimiento de líneas de comunicación MOPT-Oficinas de inspectores Regionales- CONAVI para la actualización del Sistema Integrado de Gestión de Proyectos.</p> <p>Reorganización de los servicios de correo electrónico e Internet a los usuarios del CONAVI, en la nueva estructura.</p> <p>Ejecución del Plan General para el acatamiento de las Normas técnicas para la gestión y el Control de las Tecnologías de Información (N-2-2007-CO-DFOE) emitido por la Contraloría General de la República.</p> <p>Atención de las necesidades y solicitudes emanadas de las direcciones del CONAVI.</p> <p>Se llevarán a cabo reuniones de planificación y coordinación con el Comité de Tecnología del MOPT y los Consejos Adscritos.</p> <p>Se establecerá el convenio de cooperación interinstitucional entre el MOPT y sus Consejos.</p>



INSTITUCIONALES	
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
<ul style="list-style-type: none"> • Conocer con precisión significativa los recursos de TI disponibles en la institución. • Identificar casos que requieran acciones urgentes. Las causas pueden ser: <ul style="list-style-type: none"> - Problemas existentes. - Cambios debidos a la reorganización institucional. - Condiciones contractuales o presupuestarias. - Duplicaciones o carencias de gran impacto financiero o de servicio. • Disponer de un inventario automatizado y mantenible. 	<p>Actualización total de equipo de cómputo.</p> <p>Dotación de equipo portátil con tecnología de punta para uso de los ingenieros de Campo del CONAVI.</p> <p>Dotar de equipo de cómputo a las nuevas plazas del CONAVI.</p> <p>Tener actualizados los diferentes sistemas de información que se usan en el CONAVI.</p> <p>Implementar el uso de escritorios virtuales para facilitar las labores de los funcionarios que requieren conectarse remotamente.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Definir la estrategia de comunicaciones que dé soporte al proceso del CONAVI. • Realizar un análisis detallado de los requerimientos y de la problemática existente en relación con las nuevas necesidades en el desarrollo de las comunicaciones a nivel Institucional. • Revisar y analizar las comunicaciones de datos corporativas, con el objetivo de mejorar la red de comunicaciones que se posee, actualizando su estructura y dimensión a las necesidades existentes en este momento, y favoreciendo una reducción de los costos en el servicio 	<p>Atendiendo las necesidades de comunicación a lo interno y externo del CONAVI, para la actualización de los sistemas.</p> <p>Se Continúa con el mejoramiento de la telefonía en el CONAVI, con el proyecto de voz sobre IP.</p> <p>Se implementa y da seguimiento a la normativa de la Contraloría General de la República.</p> <p>Se implementa el desarrollo del Portal Web institucional integrado al Portal del MOPT.</p> <p>Se implementa el marco de seguridad de la información y se incorporan las políticas</p>



<p>prestado. Enfocados principalmente en:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sistemas de cableado. - Equipamiento de la red. - Estructura de redes LAN y WAN. - Internet e intranet. - Redes de voz (integración voz y datos). - Servicios sobre la red de comunicaciones. <ul style="list-style-type: none"> • Definir una política global de seguridad de la información que garantice la confidencialidad e integridad de las comunicaciones y de la información transmitida por la red, medidas de respaldo y contingencias, así como el control de acceso a las funcionalidades proporcionadas por los distintos equipos de comunicaciones. • Desarrollar la infraestructura que refuerce y consolide la presencia institucional en Internet, que promueva y dé a conocer en ese medio al CONAVI, sus actividades y proyectos, manejando la marca del CONSEJO a través del sitio web del CONAVI. 	<p>y procedimientos necesarios.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar un análisis de los requerimientos y problemática existente con relación al desarrollo de aplicaciones corporativas, según el modelo definido en el Plan, y llevar a cabo un estudio de las herramientas existentes en el mercado, seleccionando aquellas que cubran 	<p>Contratación del mantenimiento y nuevos requerimientos de los Sistemas de Recursos Humanos, Gestión de Proyectos, Valoración de Riesgos, Quejas y Disconformidades, Financiero-Contable, Administración de Puentes.</p> <p>Integración de los sistemas a nivel</p>



<p>mejor dichas necesidades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analizar el impacto que provoca la falta de integridad de datos, en los sistemas actuales, y definir medidas de corrección. • Definir el Plan de actuación a utilizar para la satisfacción de los requerimientos de los usuarios de sistemas del CONAVI. • Establecer los alcances de los proyectos de sistemas • Definir los plazos de entrega e implantación • Determinar necesidades que serán realizadas como aplicaciones “puente” • Definir políticas para contratación de sistemas. • Definir procedimientos de migración de aplicaciones y sistemas corporativos y departamentales • Mejorar el proceso de implantación de una solución integrada multiempresa tipo ERP, que resuelva las carencias actuales de la Institución en materia financiera y satisfaga los requerimientos definidos en este PETI, y que ofrezca autonomía a cada uno de los Consejos. 	<p>colaborativo.</p> <p>Integración de nuevos flujos de información de los Sistemas SIGEPRO, SIRH y Sistema Financiero.</p> <p>Continuación con la Implementación de las Normas Técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información, específicamente en su apartado de Continuidad de Operaciones de Tecnologías de la Información.</p> <p>Digitalización de expedientes de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes, Secretaría de Actas y actualización de los expedientes de los Departamentos de Recursos Humanos, Proveeduría y Pesos y Dimensiones.</p> <p>Evaluación y control de la seguridad interna y externa del CONAVI.</p> <p>Adquisición de los de equipos cómputo, impresión y comunicación bajo la metodología de Alquiler.</p> <p>Mantener actualizado el software de uso institucional.</p>
---	--



ESPECÍFICOS	
OBJETIVOS	ESTRATEGIAS
<ul style="list-style-type: none"> • Emitir recomendaciones y directrices normativas a los Consejos, persiguiendo la exigencia de niveles de cumplimiento para los sistemas informáticos que serán desarrollados o adquiridos bajo su responsabilidad. • Solventar las necesidades de sistemas y aplicaciones en las áreas verticales de la institución, donde no ha sido contemplado por parte del Plan de sistemas operacionales horizontales. • Seleccionar herramientas y aplicaciones que respondan a las necesidades presentadas en las labores de ingeniería: <ul style="list-style-type: none"> - Sistemas de administración. - Desarrollo y diseño de carreteras. - Administración de pavimentos. - Recolección de peajes. - Predicción de tráfico, ingeniería de tránsito y sistemas de señales. 	<p>Actualización y ampliación de las licencias. (Eagle Point, Vectors Work, Civil Engineering and Surveying Automation, AutoCad, MS Project, Arc-View, Arc-Info, Winpas, Land Desktop, Civil, E-capture).</p> <p>Contratación de la licencia Argis-Server para permitir a todas las áreas del CONAVI acceder a los sistemas de información Georeferenciada.</p> <p>Nuevas licencias de los Sistemas de (Delphos, Master Lex, Microsoft Office Professional).</p> <p>Mantenimiento a los sistemas Específicos existentes.</p>



3.1 ESTIMACIONES PARA INVERSIONES Y GASTOS

PLAN DE INVERSIONES 2013		
ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS ESPECÍFICOS		
	Mantenimiento al licenciamiento de Master Lex, Adobe, Ovation, Land Desktop, Civil, Winpas, StreetPave, Arc-View, Arc-Info, Flash, Google Earth Pro, Winpass, Psicología, Expediente Jurídico, E-power, Delphos, Software para manuales y procedimientos, Administración, cálculo y Evaluación de Costos de Obras Viales.	17.000.000,00
ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONES INSTITUCIONALES		
	Compra, mejoramiento y adecuación de módulos del Sistema de Información del Conavi, en los Submódulos de Recursos Humanos, Proveeduría, Contabilidad, Tesorería, Formulación y Ejecución Presupuestaria, Gestión de Proyectos, Sistema de Puentes, Sistema de Quejas y Disconformidades, Sistema de Acuerdos del Consejo de Administración, Sistema de Pesos y Dimensiones, Sistema de Valoración de Riesgos, Sistema de ayuda al usuario Interno, Sistema	52.000.000,00
	Digitalización de expedientes de los Departamentos de Recursos Humanos, Proveeduría, Secretaría de Actas, Construcción de Vías y Puentes.	10.000.000,00
	Implementación de Normas técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información para cumplir lo solicitado por la Contraloría General de la República.	15.000.000,00
	Mantenimiento y licenciamiento de software de uso institucional y colaborativo	87.000.000,00
INVENTARIADO Y EVALUACIÓN DE LOS RECURSOS DE T.I.		
	Juego de Pantalla, teclado y mouse	7.000.000,00
	Alquiler de equipos de cómputo equipos de Impresión y equipos de comunicación para las diferentes unidades del CONAVI	82.150.000,00
	Compra de servidores de almacenamiento y de procesamiento para los diferentes sistemas de producción del CONAVI.	20.000.000,00
	Plotter	7.600.000,00
	Discos Duros Externos	4.350.000,00
	Impresora Inyección de Tinta	500.000,00
	Equipo tablet Pc, Táctil	7.200.000,00
	Equipo para administración de respaldos	34.000.000,00
	Compra de equipo de escaneo	3.250.000,00
	Mantenimiento de equipos de cómputo y software (Sistema de Imágenes, Página Web, Intranet, Gis, RRHH, Acuerdos Jta, Track-it, Gestión de Proyectos, Valoración Riesgos, Pesos y Dimensiones, Sistema Financiero-Contable, Valoración de Riesgos)	89.000.000,00
PLAN DE COMUNICACIONES		
	Telefonía Voz sobre IP para el CONAVI y Equipo de Comunicación	10.000.000,00
	Radios de Comunicación	499.998,00
	Mantenimiento de equipos de comunicación	5.000.000,00



ANEXO N° 4

CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE

REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD





DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

MODELO DE GUÍA INTERNA PARA LA VERIFICACIÓN DE REQUISITOS QUE DEBEN CUMPLIRSE EN LOS PLANES DE LAS ENTIDADES Y ÓRGANOS PÚBLICOS SUJETOS A LA APROBACIÓN PRESUPUESTARIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
I. Aspectos Generales.				
1. Se consideran en el plan anual los siguientes elementos:				
1.1. Marco general	x			
1.1.1. Marco jurídico institucional	x			Páginas 10-12 del documento del POI 2013
1.1.2. Diagnóstico institucional	x			Páginas 22-24 del documento del POI 2013
1.1.3. Estructura organizativa	x			Se incluye como anexo
1.1.4. Estructura programática de plan-presupuesto	x			Páginas 34-38 del documento del POI 2013
1.1.5. Marco estratégico institucional				
1.1.5.1. Visión	x			Pág. 33 del documento del POI 2013
1.1.5.2. Misión	x			Pág. 34 del documento del POI 2013
1.1.5.3. Políticas y prioridades institucionales	x			Páginas 18-19 y 43-44 del documento del POI 2013
1.1.5.4. Objetivos estratégicos institucionales	x			Pág 45 del documento del POI 2013
1.1.5.5. Indicadores de gestión y/o de resultados	x			Se indican en la matriz de programación para cada programa presupuestario.
1.1.5.6. Valores	x			
1.1.5.7. Factores claves de éxito	x			
1.2. Vinculación plan-presupuesto ¹ :				Esta vinculación se muestra en las matrices de programación estratégica para cada programa presupuestario.
1.2.1. Objetivos de corto plazo	x			
1.2.2. Metas cuantificadas	x			
1.2.3. Unidades de medida	x			
1.2.4. Responsable	x			
1.2.5. Fuente y monto del financiamiento	x			
1.2.6. Objeto del gasto	x			
1.2.7. Total presupuesto por meta.	x			

¹ Esta vinculación debe llevarse a cabo por programa (ver Norma 2.1.4 de las NTPP).

ms



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
1.2.8. Cronograma para la ejecución física y financiera de los programas				Se parte de una ejecución distribuida de forma homogénea durante el año, no obstante cuando el POI sea divulgado durante el mes de enero, corresponderá a cada ejecutor, realizar los ajustes en los programas de trabajo, los cuales se solicitará sean remitidos a Planificación Institucional para el seguimiento del caso.
1.3 Información referente a proyectos de inversión pública	x			
2. Se cumple, cuando corresponda, con:				
2.1. Los Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento, Cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público de Costa Rica ² (http://documentos.mideplan.go.cr/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/947a905d-69df-4f32-81ad-72c1b84c7954/Lineamientos_POI_2013.pdf)	x			
2.2. Las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública (Decreto No 35374, publicado en el Alcance 28 de La Gaceta No 139 del 20 de julio del 2009).	x			
2.3. Los Criterios y Lineamientos Generales sobre el Proceso Presupuestario del Sector Público y en los Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación estratégica sectorial e institucional y seguimiento y evaluación sectorial, respectivamente ³				
a) Se formularon las siguientes matrices:				
Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) ⁴	x			En coordinación con la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP) -para cada programa presupuestario-	x			Páginas 49-54 del documento del POI 2013

² (http://documentos.mideplan.go.cr/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/947a905d-69df-4f32-81ad-72c1b84c7954/Lineamientos_POI_2013.pdf)

³ Decreto 33446 publicado en La Gaceta N° 232 del 4 de diciembre del 2006.

⁴ En forma especial se indica que la MAPI permite realizar la programación estratégica anual de acuerdo con las prioridades establecidas por los Ministros Rectores en la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional –MAPSESI-.



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
b) Aprobación ³ del/de los respectivo(s) Ministro(s) rector(es) de sector para la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI), en el caso de instituciones que figuran como ejecutores de las acciones y metas estratégicas del PND.	x			Se adjunta como Anexo 3
c) Cada Matriz de Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP) incorpora los siguientes elementos:				Páginas 49-54 del documento del POI 2013
Productos	x			
Objetivo estratégico del programa	x			
Indicador de gestión y/o de resultados	x			
Desempeño histórico	x			
Desempeño proyectado	x			
Estimación de recursos presupuestarios	x			
Fuente de datos del indicador.	x			
Supuestos y observaciones	x			
Usuarios	x			
Beneficiarios	x			
2.4 El artículo 8 del Reglamento a la Ley No 8131 (Decreto N° 32988), el Decreto Ejecutivo N° 34694 PLAN-H y la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión, en cuanto a contar con un Programa institucional de inversión pública de mediano y largo plazo ⁶ , entre otras cosas:				
2.4.1 Está debidamente actualizado	x			La última actualización de información de los proyectos del Banco de Proyectos de Inversión Pública, fue enviada a la Dirección de Planificación Sectorial con los oficios PLI-06-12-588, PLI-06-12-834, PLI-06-12-861, PLI-06-12-867 y PLI-06-12-891 en los meses de mayo y julio del 2012.
2.4.2 Cuenta con el dictamen respectivo de vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo.	x			
2.4.3 Es compatible con las previsiones y el orden de prioridad establecido en el PND y en el Plan Nacional de Inversión Pública (PNIP).	x			

⁵ Según lo dispuesto en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública (Decreto No 35374, publicado en el Alcance 28 de La Gaceta No 139 del 20 de julio del 2009).

⁶ Acorde con lo establecido en el artículo 8 del Reglamento a la Ley No 8131 (Decreto No 32988), en el Decreto Ejecutivo N° 34694 PLAN-H y en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión.

MS



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
2.4.4 Los proyectos de inversión responden a soluciones específicas derivadas de políticas públicas, leyes y reglamento vigentes, al Plan Nacional de Desarrollo (PND) y al Plan Nacional de Inversiones Públicas (PNIP) ⁷ .	x			
2.4.5 Los proyectos de inversión cuentan con el aval y dictamen técnico de las rectorías sectoriales ⁸ .	x			
2.4.6 Los proyectos de inversión cuentan con el criterio técnico favorable de la Unidad de Inversiones Públicas de MIDEPLAN ⁹ .	x			En la actualidad, existen proyectos que se encuentran en proceso de elaboración de los perfiles respectivos y estudios. Para la inscripción de los mismos ante el MIDEPLAN, se han realizado reuniones para el análisis de la información y el detalle requerido por la Guía Metodológica, de ahí que algunos de los proyectos que se están incluyendo en el POI y Presupuesto 2013, se encuentran en proceso de inscripción ante el MIDEPLAN.
2.4.7 Los proyectos de inversión guardan concordancia con los listados de proyectos del Banco de Proyectos de Inversión Pública con las prioridades institucionales y el Plan Nacional de Inversiones Públicas ¹⁰ .	x			
2.4.8 Se cuenta con el dictamen y aval de MIDEPLAN de la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSESI) ¹¹ .	x			
3. Se cuenta con un cronograma para la ejecución física y financiera de los programas	x			
4. Se incorpora la información referente a proyectos de inversión pública	x			
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan anual cumple con los siguientes aspectos:				
1.1. El plan anual responde a los planes institucionales de mediano y largo plazo	x			
1.2. Se propició la aplicación de mecanismos para considerar las opiniones de los funcionarios de la entidad y de los ciudadanos	x			

⁷ Según lo establecido en la norma 1.5 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁸ De acuerdo con lo dispuesto en la norma 1.11 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

⁹ Acorde con lo indicado en la norma 1.15 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹⁰ De conformidad con lo indicado en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

¹¹ Según lo establecido en la norma 1.20 de las Normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública.

MM



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
1.3. Se incorporó en el presupuesto el financiamiento suficiente y oportuno para el cumplimiento de lo programado en el plan anual.	x			
1.4. Se cuenta con los medios de recopilación y verificación de la información que servirá de referencia para el seguimiento del cumplimiento de los indicadores.	x			
1.5. Se utilizaron en el proceso de formulación del plan anual los resultados del proceso de identificación y análisis de riesgos, previsto en el artículo 14 de la Ley General de Control Interno.		x		Se está en proceso de implementación del Sistema de Valoración de Riesgo Institucional.
1.6 Se establecieron prioridades para el cumplimiento de los objetivos.	x			
2. Existió coordinación para la formulación de objetivos que requieren para su logro la participación de otras instituciones.	x			
3. La institución cuenta con:				
3.1 Una definición clara de las funciones institucionales.	x			
3.2 La identificación de la población objetivo a la que se dirige la prestación de sus bienes y servicios.	x			
3.3 Un organigrama debidamente actualizado.	x			Se adjunta como anexo.
3.4 La definición de los funcionarios encargados de las diferentes actividades relacionadas con el proceso de planificación, así como de los responsables de la ejecución del plan institucional.	x			En las matrices de programación, se indican las dependencias responsables. Además, en el sistema DELPHOS se incluye la indicación específica del funcionario responsable del seguimiento del POI.
3.5 La estimación de recursos presupuestarios requeridos para la ejecución del plan institucional.	x			

Esta Guía Interna la elaboro a las 12 horas del día 28 del mes de setiembre del año 2012.

Firma _____

