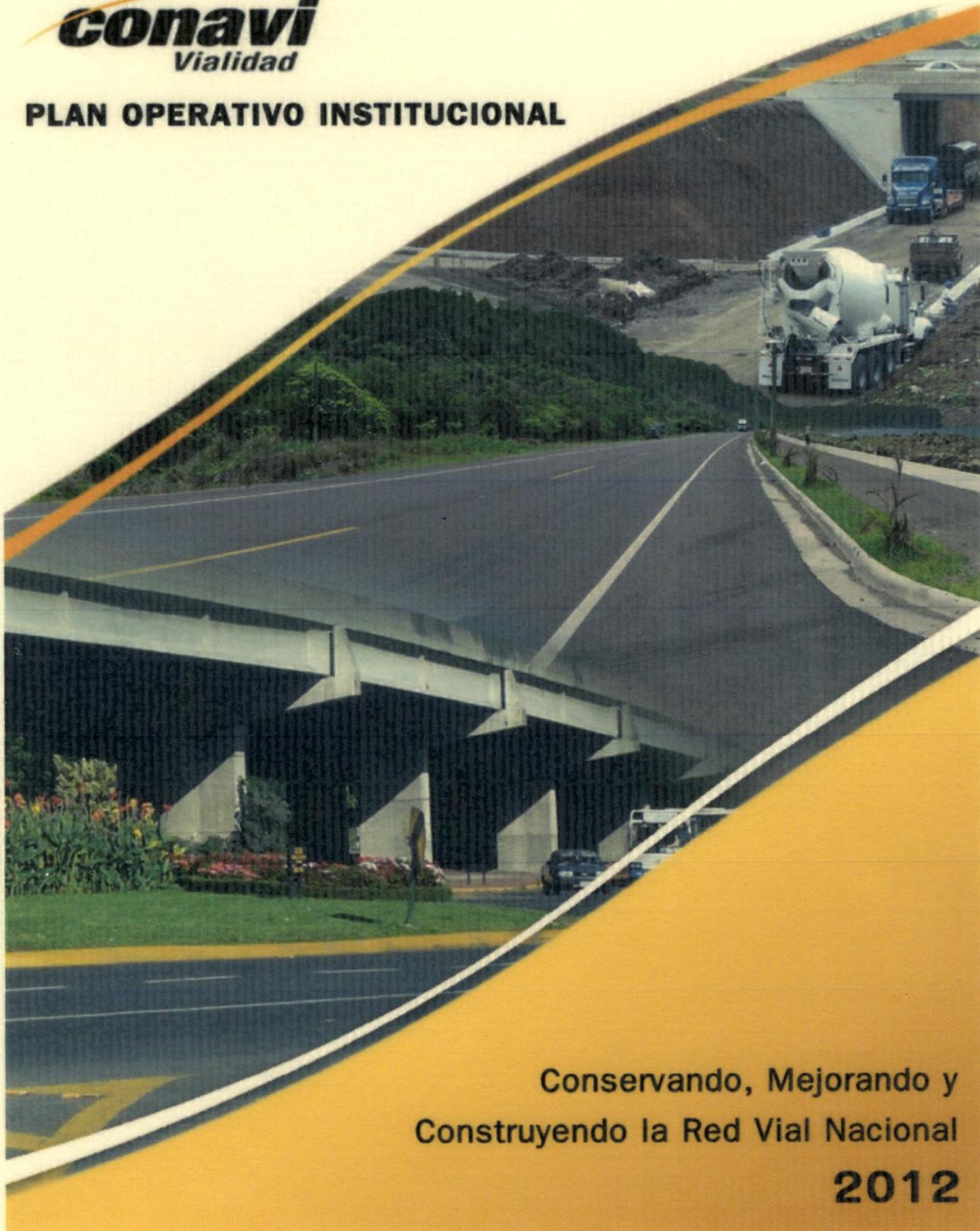




PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL



Conservando, Mejorando y
Construyendo la Red Vial Nacional

2012



Índice

Índice.....	1
Introducción	3
Generalidades.....	7
Programación Estratégica Institucional	19
Programación Estratégica a Nivel de Programa	38
Detalle de Proyectos de Inversión.....	48





Introducción

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) es el instrumento de planificación gubernamental que integra las políticas públicas para alcanzar los objetivos de desarrollo planteados por una determinada Administración, para garantizar el bienestar del país. 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 2011-2014 “María Teresa Obregón Zamora”, define cuatro ejes de acción que orientan los retos y 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

El Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014, establece en consecuencia una serie de metas que la presente Administración se ha propuesto cumplir. Se indican seguidamente las metas del Sector Transportes²:

EJE IV: Competitividad e Innovación

SECTOR TRANSPORTES

Metas Sectoriales

1. Mantener el porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al PIB nominal en al menos 2% anual, durante el período 2011-2014. (línea base 2009:1,95%).
2. Que los costos de operación vehicular de Rutas Estratégicas Nacionales intervenidas se reduzcan en \$171.76 millones, lo que contribuirá a mejorar la competitividad del país. (Línea base 2009: \$0).
3. Reducir en un 5% el consumo (anual per cápita) energético derivado de hidrocarburos, realizadas por el sector transporte. (Línea base 2009: 2,49 barriles per cápita).

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

² Ibidem, Página N° 187



Específicamente en el caso del CONAVI, el Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014

“María Teresa Obregón Zamora”, establece:

EJE IV: Competitividad e Innovación

SECTOR TRANSPORTES

Consejo Nacional de Vialidad

1. Construir en un 100% los proyectos: Bernardo Soto-Sifón-Sifón-La Abundancia, incorporando el componente de seguridad vial.
2. Mejorar en un 100% los proyectos de la RICAM: Cañas-Liberia, Esterillos-Loma y San José-San Ramón, incorporando el componente de seguridad vial. (*)
3. Construir en un 100% las obras viales urbanas: Rotonda Paso Ancho, Tramo Pozuelo, Jardines del Recuerdo, incorporando el componente de seguridad vial.
4. Construir 80 puentes de la red vial nacional.

(*) El proyecto Cañas-Liberia incluye 19 puentes

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 2012 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

De acuerdo con la Ley General de Caminos Públicos N° 5060, estos según su función se clasifican en RED VIAL NACIONAL y RED VIAL CANTONAL.

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 cantorales 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.

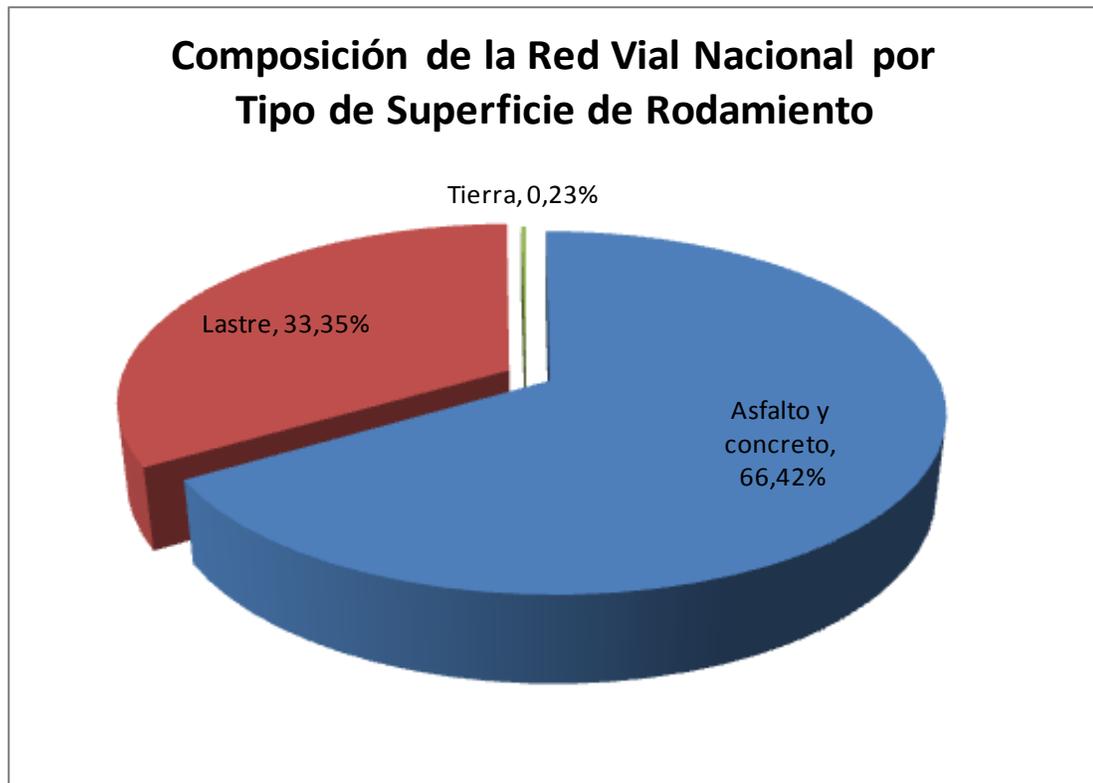
c) **Carreteras terciarias:** Rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes.

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 7.509,47 Km, de los cuales el 66,42% están revestidos (4.987,94 km tienen superficie de ruedo en asfalto o concreto) y el 33,58% presenta superficie expuesta (es decir, en lastre el 33,35% o en tierra, el 0,23%).





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 la 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 deben 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 tareas³:

- ♦ Programas de formación y acreditación para técnicos de laboratorio.
- ♦ Auditorias técnicas a proyectos en ejecución.
- ♦ Evaluación bienal de toda la red nacional pavimentada.
- ♦ Evaluación anual de las carreteras y puentes en concesión.
- ♦ Actualización del manual de especificaciones y publicación de una nueva edición cada diez años.
- ♦ Auditorias técnicas a laboratorios que trabajan para el sector vial.

³ Artículo 6° de la Ley N° 7798



- ♦ 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.



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”*⁴.

De acuerdo con los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2012 se compone de tres elementos fundamentales:

- ♦ La Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI-2012)
- ♦ Los aspectos estratégicos de la entidad.
- ♦ La programación estratégica a nivel de programa.

⁴ MIDEPLAN, Ministerio de Hacienda. Lineamiento Técnicos y Metodológicos para la Programación Estratégica Sectorial e Institucional 2012.



A. Matriz Anual de Programación Institucional:

El primer instrumento, es decir, la MAPI – 2012, 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*⁵.

De conformidad con el procedimiento establecido, CONAVI remitió al Sr. Ministro del Sector la MAPI – 2012 para el dictamen de vinculación respectivo. El aval fue recibido mediante oficio DMOPT-4460-11 de fecha 14 de julio de 2011.

Debido a que algunos de los procesos de contratación de los proyectos han sufrido atrasos, se deberá realizar ajustes a la MAPI 2012, los cuales conforme a lo establecido en los Lineamientos Técnicos y Metodológicos 2012, 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:

⁵ 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: Estudios previos y proceso de contratación para el diseño.
- Sección Sifón-La Abundancia: Avance del 50% del proyecto de construcción.
- Sección La Abundancia-Florenia: Avance del 25% del proyecto de construcción.

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

- Avance del 40% del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia.
- Estudios previos y proceso de contratación para el diseño de tres pasos a desnivel en el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia.
- Avance del 75% del diseño de 18 puentes en el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia.



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

- ❖ Avance del 60% del proyecto de construcción del paso a desnivel Ruta Nacional N°.39 (Rotonda de Paso Ancho).
- ❖ Proceso de licitación para la construcción del puente en el tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3.
- ❖ Construir 30 puentes de la Red Vial Nacional.

Además, 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 el diseño de una intersección en la Ruta Nacional No.32.



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 2012:

Conservar 3.500 km de la red vial nacional asfaltada.

Conservar 500 km de la red vial nacional en lastre.

Construir, rehabilitar y mejorar 15 km de carreteras.

Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial.

Es importante mencionar que la mayor parte del presupuesto institucional (Fondo Vial) es destinado a la conservación de la red vial nacional asfaltada o no, el endeudamiento institucional y la necesidad de honrar los compromisos contractuales para el mantenimiento de la red vial asfaltada obliga a reducir en alguna medida la inversión en las rutas en lastre y tierra, por lo que la meta correspondiente se ve disminuida, adicionalmente el refrendo de los contratos para la conservación de dichas



vías, se recibió hasta el tercer trimestre del 2011. Por otra parte, CONAVI está haciendo grandes esfuerzos por cambiar radicalmente las condiciones de algunas secciones de la red en lastre y tierra mediante los mejoramientos que se proyectan en el POI-2012, como parte de la visión establecida en el Plan Quinquenal de Inversiones, el Plan Nacional de Desarrollo vigente y el plan Nacional de Transportes.

Los proyectos que aportan a la meta de construir, rehabilitar y mejorar kilómetros de carretera, son financiados con Fondo Vial, de ahí que la cantidad en el indicador haya disminuido con respecto a años anteriores.

Paralelamente, y debido a las necesidades inmediatas en materia de infraestructura vial, los nuevos proyectos de mejoramiento y construcción a ejecutar por la institución, son financiados con recursos externos; generando para estos proyectos un seguimiento por avance de obra.

Se espera además que con el segundo préstamo que se está gestionando con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), se fortalezca la inversión con el desarrollo de proyectos que contribuyan a soluciones integrales de la red vial nacional carreteras y puentes, considerando en cada uno de ellos las obras de seguridad vial correspondientes.

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 2012.



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.



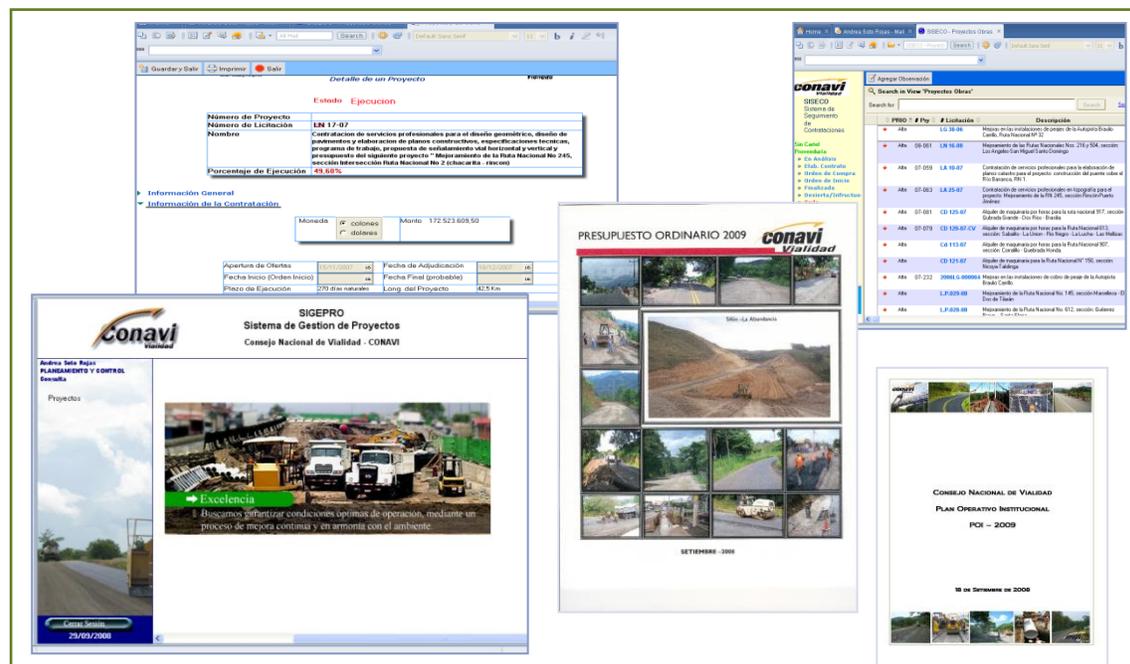
Programas presupuestarios

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.





Programa 02: Conservación Vial

Este programa incluye los proyectos que realiza el CONAVI y que responden a los objetivos que por ley se le encargan a la institución, relacionados con la conservación vial (mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico) y la rehabilitación de la Red Vial Nacional. La Gerencia de Conservación de Vías y Puentes es la dependencia responsable de velar por la ejecución de esas actividades y consecuentemente la responsable del programa. Este programa también incluye las tareas y productos que genera el Departamento de Pesos y Dimensiones recientemente incorporado al CONAVI.

Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y Departamento de Pesos y Dimensiones

Conservación de carreteras




Mantenimiento de la Red en Lastre





Atención de Puentes



Control Pesos y Dimensiones

SERVO CONTROLADORES			
NO.	TIPO	FECHA	ESTADO
1	1000	11/01/11	OK
2	1000	11/01/11	OK
3	1000	11/01/11	OK
4	1000	11/01/11	OK
5	1000	11/01/11	OK
6	1000	11/01/11	OK
7	1000	11/01/11	OK
8	1000	11/01/11	OK
9	1000	11/01/11	OK
10	1000	11/01/11	OK
11	1000	11/01/11	OK
12	1000	11/01/11	OK
13	1000	11/01/11	OK
14	1000	11/01/11	OK
15	1000	11/01/11	OK
16	1000	11/01/11	OK
17	1000	11/01/11	OK
18	1000	11/01/11	OK
19	1000	11/01/11	OK
20	1000	11/01/11	OK
21	1000	11/01/11	OK
22	1000	11/01/11	OK
23	1000	11/01/11	OK
24	1000	11/01/11	OK
25	1000	11/01/11	OK
26	1000	11/01/11	OK
27	1000	11/01/11	OK
28	1000	11/01/11	OK
29	1000	11/01/11	OK
30	1000	11/01/11	OK
31	1000	11/01/11	OK
32	1000	11/01/11	OK
33	1000	11/01/11	OK
34	1000	11/01/11	OK
35	1000	11/01/11	OK
36	1000	11/01/11	OK
37	1000	11/01/11	OK
38	1000	11/01/11	OK
39	1000	11/01/11	OK
40	1000	11/01/11	OK
41	1000	11/01/11	OK
42	1000	11/01/11	OK
43	1000	11/01/11	OK
44	1000	11/01/11	OK
45	1000	11/01/11	OK
46	1000	11/01/11	OK
47	1000	11/01/11	OK
48	1000	11/01/11	OK
49	1000	11/01/11	OK
50	1000	11/01/11	OK







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).

Departamento de Peajes

Conservación de Rutas de Peaje



Construcción de Bahías de Autobuses en Rutas de Peaje



Construcción de Puentes Peatonales en Rutas de Peaje



Recaudación





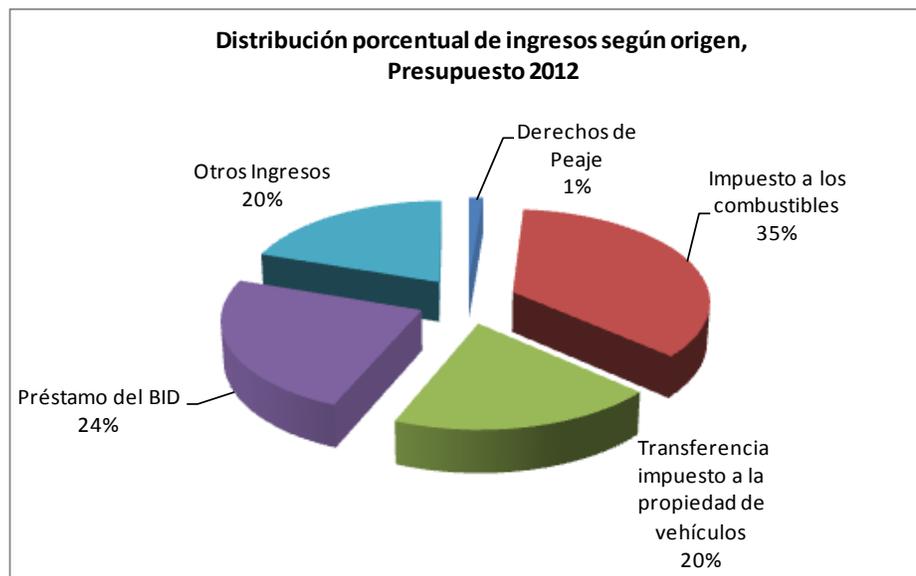
Ingresos

Los ingresos del Consejo Nacional de Vialidad para el año 2012 se estiman en ¢225.473,5 millones. Del total de ingresos presupuestados, ¢221.426,2 millones corresponden al Fondo Vial y ¢4.047,3 millones al Fondo de Peajes.

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

- Derechos de Peaje: ¢2.882,1 millones.
- Impuesto a los combustibles: ¢79.735,5 millones.
- Transferencia impuesto a la propiedad de vehículos: ¢44.180,0 millones.
- Préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): ¢54.148,6 millones.
- Otros Ingresos (superávit, multas por infracciones a la Ley 7798 de normas, pesos y dimensiones, venta de carteles): ¢44.527,3 millones.

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



Fuente: Presupuesto Ordinario 2012. Departamento de Presupuesto, Dirección Financiera



Egresos

El total de egresos del CONAVI para el año 2012 es de ¢225.473,5 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	¢6.292.664	2,8%
1	Servicios	¢82.274.823	36,5%
2	Materiales y Suministros	¢2.791.488	1,2%
3	Intereses y Comisiones	¢2.534.000	1,1%
5	Bienes Duraderos	¢111.966.813	49,7%
6	Transferencias Corrientes	¢219.700	0,1%
7	Transferencias de Capital	¢60.000	0,0%
8	Amortización	¢19.334.000	8,6%
TOTAL		¢225.473.488	100%

La principal partida de egreso es la de Bienes Duraderos con una participación del 49,7%, que corresponde a una inversión de ¢111.966,8 millones. La mayoría de estos recursos se concentran en la subpartida 50202 Vías de Comunicación Terrestre, con



¢102.702,4 millones destinados principalmente a la ejecución de los proyectos de construcción vial.

La segunda partida en importancia es Servicios, con una participación de 49,7% y una inversión de ¢82.274,8 millones. La mayoría de estos recursos corresponden a la subpartida 10802 Mantenimiento de Vías de Comunicación con ¢65.687,6 millones.

De conformidad con el Presupuesto Ordinario para el año 2012, 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	¢4.943.084	2,2%
02 - Conservación Vial	¢77.996.552	34,6%
03 - Construcción Vial	¢138.486.577	61,4%
04 - Administración e inversión en rutas de peaje	¢4.047.276	1,8%
TOTAL	¢225.473.488	100%

El programa 03-Construcción Vial es el programa con mayor porcentaje de participación con un 61,4% del presupuesto total del año 2012. Este programa tiene cuatro fuentes de financiamiento: el Fondo Vial, los fondos de la línea de crédito del



Banco Centroamericano de Integración Económica, el Fondo de Peajes y el fondo del préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo correspondiente al PIV I.

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 ¢402.593 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.

Es importante indicar que se toma como base las políticas de intervención propuestas por la Dirección de Planificación Sectorial en setiembre de 2009.



Partiendo de este esquema, se establecen las siguientes prioridades institucionales para el año 2012:

- ♦ La Red Vial Nacional contará con infraestructura que incluya el componente de seguridad vial para los usuarios de las carreteras.

Debe entenderse el “Componente de seguridad vial” como la incorporación de: rampas para uso de personas discapacitadas, barreras de contención, barandas de seguridad, semáforos con equipos de audio y/o visual, ciclovías, demarcación vial con pintura y captaluces y cualquier otro elemento necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de las obras de infraestructura vial.

- ♦ La Red Vial Nacional contará con el desarrollo de proyectos de conservación que garanticen a los usuarios, la transitabilidad (movilización) en la infraestructura vial (en las rutas pavimentadas y no pavimentadas).

- ♦ La Red Vial Nacional contará con infraestructura con capacidad funcional y/o estructural, que garantice a los usuarios de las carreteras condiciones de transitabilidad y seguridad.

Las condiciones de capacidad funcional y estructural de la Red Vial Nacional serán mejoradas con proyectos desarrollados para este fin.

La capacidad funcional y estructural, es decir las particularidades de diseño geométrico y de soporte de la carretera se definen a partir de las necesidades de la vía, el volumen y características de los usuarios (tipo de vehículo, frecuencia de tránsito, etc), garantizando un tránsito seguro.



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 2012 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. Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en los diseños de carreteras y puentes, así como en los proyectos de mejoramiento y construcción que desarrolla el CONAVI.
2. Mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, por medio de la conservación de 4.000 kilómetros de la red vial asfaltada y en lastre en las regiones Central, Chorotega, Pacífico Central, Brunca, Huetar Atlántica y Huetar Norte, para garantizar a los usuarios la libre circulación.
3. Rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI, por medio de la ejecución de proyectos como la construcción de la nueva carretera a San Carlos, el mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección: Cañas-Libería, la construcción del paso a desnivel de la Ruta Nacional N° 39 (Rotonda de Paso Ancho) y la construcción de treinta puentes de la red vial nacional.

(*) En el Apartado “Detalle de Proyectos de Inversión” se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2012, los cuales permitirán el cumplimiento de las prioridades y los objetivos antes mencionados.



Relación entre objetivos y prioridades estratégicas:

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD							
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:	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						
Prioridades estratégicas:	1. La Red Vial Nacional contará con infraestructura que incluya el componente de seguridad vial para los usuarios de las carreteras. Debe entenderse el "Componente de seguridad vial" como la incorporación de: rampas para uso de personas discapacitadas, demarcación vial, barreras de contención, barandas de seguridad, semáforos con equipos de audio y/o visual, ciclovías, demarcación vial con pintura y captaluces y cualquier otro elemento necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de las obras de infraestructura vial.						
	2. La Red Vial Nacional contará con el desarrollo de proyectos de conservación que garanticen a los usuarios, la transitabilidad (movilización) en la infraestructura vial (en las rutas pavimentadas y no pavimentadas).						
	3. La Red Vial Nacional contará con infraestructura con capacidad funcional y/o estructural, que garantice a los usuarios de las carreteras condiciones de transitabilidad y seguridad. Las condiciones de capacidad funcional y estructural de la Red Vial Nacional serán mejoradas con proyectos desarrollados para este fin. La capacidad funcional y estructural, es decir las particularidades de diseño geométrico y de soporte de la carretera se definen a partir de las necesidades de la vía, el volumen y características de los usuarios (tipo de vehículo, frecuencia de tránsito, etc.), garantizando un tránsito seguro.						
Objetivos Estratégicos:	Criterios de validación						Prioridades asociadas
	I	II	III	IV	V	VI	
1. Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en los diseños de carreteras y puentes, así como en los proyectos de mejoramiento y construcción que desarrolla el CONAVI.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	1 y 3
2. Mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, por medio de la conservación de 4.000 kilómetros de la red vial asfaltada y en lastre en las regiones central, chorotega, pacífico central, brunca, huetar atlántica y huetar norte, para garantizar a los usuarios la libre circulación.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	2 y 3
3. Rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI, por medio de la ejecución de proyectos como la construcción de la nueva carretera a San Carlos, el mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección: Cañas-Liberia, la construcción del paso a desnivel de la Ruta Nacional N° 39 (Rotonda de Paso Ancho) y la construcción de treinta puentes de la red vial nacional.	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	1 y 3
1. Es consistente con la misión de la entidad, expresa las variables asociadas a los resultados esperados en sus clientes, usuarios o beneficiarios (impacto, cobertura, calidad del servicio, entre otros). Se visualiza claramente que operacionaliza la misión y/o visión. 2. Es consistente con las Prioridades Institucionales. 3. Permite ser especificados en efectos o resultados deseados, susceptibles de revisar y evaluar. 4. Es posible de traducir en objetivos específicos o metas. 5. Es factible de realizar en plazos determinados y con los recursos disponibles. 6. Estrategias en conjunto corresponden a criterios de eficiencia e incluyen todo lo necesario para cumplir con misión y visión.							



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 2012 en las páginas siguientes se presentan las Matrices Estratégicas de cada programa presupuestario del CONAVI, incluyendo al programa 01 "Administración Superior".



Indicadores Institucionales de Resultado y de Gestión

Metas	Indicadores	Clasificación del indicador	Objetivo Estratégico relacionado
Conservar 3.500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada (Programa 02)	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas	Eficacia	2
	Porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada	Eficacia	2
	Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras asfaltadas	Eficiencia	2
Conservar 500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra (Programa 02)	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra	Eficacia	2
	Porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre y tierra conservada	Eficacia	2
	Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras en lastre y tierra	Eficiencia	2
Conservación Vial (Programa 02) en el año 2012	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02	Economía	2
Construir, rehabilitar, mejorar 15 km de la Red Vial Nacional (Programa 03)	km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación.	Eficacia	1 y 3
	Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción de la carretera a San Carlos, Sección: Bernardo Soto-Sifón.	Eficacia	1 y 3
	Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción de la carretera a San Carlos, Sección: La Abundancia-Florencia.		
	Porcentaje de avance de obra del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia	Eficacia	1 y 3
	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.		
	Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción del paso a desnivel Ruta Nacional No.39 (Rotonda de Paso Ancho).		
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción del tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3.	Eficacia
Construir o reconstruir 10 puentes de la Red Vial Nacional (Programa 03)	Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y reconstruidos	Eficacia	1 y 3
Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial (Programa 03)	Nº de diseños concluidos y aprobados, de carreteras y puentes	Eficacia	1 y 3
	porcentaje de diseños de carreteras y puentes con el componente de seguridad vial	Calidad	1 y 3
Construcción vial (metas del Programa 03)	Porcentaje de inversión devengada en proyectos de Construcción Vial, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 03	Economía	1 y 3



*Programación Estratégica Programa 01
Administración Superior*



**PROGRAMACIÓN ESTRATEGICA A NIVEL DE PROGRAMA
2012**

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. Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en los diseños de carreteras y puentes, así como en los proyectos de mejoramiento y construcción que desarrolla el CONAVI.
	2. Mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, por medio de la conservación de 4.000 kilómetros de la red vial asfaltada y en lastre en las regiones central, chorotega, pacífico central, brunca, huetar atlántica y huetar norte, para garantizar a los usuarios la libre circulación.
	3. Rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI, por medio de la ejecución de proyectos como la construcción de la nueva carretera a San Carlos, el mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección: Cañas-Liberia, la construcción del paso a desnivel de la Ruta Nacional N° 39 (Rotonda de Paso Ancho) y la construcción de treinta puentes de la red vial nacional.

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
				2008	2009	2010	2011	Desempeño proyectado anual (meta)				2012			
								2012	2013	2014	2015	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Apoyo y asesoría a las unidades sustantivas. Usuarios: Funcionarios y clientes de todas las dependencias del CONAVI. Clientes de cada una de las dependencias. Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional: conductores, motociclistas, ciclistas y peatones.	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.	Porcentaje de ejecución presupuestaria	$\left(\frac{\text{Monto ejecutado}}{\text{Monto presupuestado}} \right) * 100$	93%	93%	95%	90%	95%	95%	95%	95%	4.943,08	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
2012

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 :		Mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, por medio de la conservación de 4.000 kilómetros de la red vial asfaltada y en lastre en las regiones central, chorotega, pacífico central, brunca, huetar atlántica y huetar norte, para garantizar a los usuarios la libre circulación.																			
Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (según informes de ejecución final de cada período) (e)								Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones		
				2008		2009		2010		2011 (I Sem)		Desempeño proyectado (meta)				2012					
				Progra-mado	Alcan-zado	Progra-mado	Alcan-zado	Progra-mado	Alcan-zado	Progra-mado	Alcan-zado	2012	2013	2014	2015	Monto (1)	Fuente de Financiamiento				
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. 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.	Asegurar la continuidad de las contrataciones necesarias para la conservación de condiciones adecuadas de transitabilidad en las vías pavimentadas y no pavimentadas de la Red Vial Nacional.	Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras asfaltadas		4200 km	4500 km	4200 km	4500 km	4200 km	4.794 km	3500 km	2191 km	3.500 km	3.500 km	3.500 km	3.500 km	51.842,07	Fondo Vial / Fondo Peajes	Dirección de Conservación Vial, Sistemas de información Institucional (SISECO), 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 atender oportunamente las emergencias que se generen durante el período presupuestario correspondiente.		
		Porcentaje de la Red Vial Nacional asfaltada conservada															no aplica			no aplica	
		Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras asfaltadas																			no aplica
		Kilómetros atendidos como parte de las contrataciones de mantenimiento periódico o conservación vial en carreteras en lastre y tierra (4)		1500 km	1500 km	1500 km	2456,54 km	1500 km	1.902 km	500 km	362 km	500 km	500 km	500 km	500 km	26.154,48	Fondo Vial				
		Porcentaje de la Red Vial Nacional en lastre y tierra conservada																		no aplica	no aplica
		Costo promedio por proyecto de conservación vial en carreteras de lastre y tierra																			
		Porcentaje de inversión devengada en proyectos de conservación de la Red Vial Nacional, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 02 (7)																			

Fuente: Informe de ejecución primer semestre 2011 presentado a la STAP y a la CGR, Informe de ejecutores presentado por la Dirección Financiera, Información generada y suministrada por la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes al primer semestre del 2011.

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 a saber 4.987,94 km según información suministrada por la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes.

(3) La inversión total devengada o ejecutada utilizada para la generación de este indicador es la reportada por la Dirección Financiera al primer semestre del 2011 en la subpartida "Obras" del Programa 02 "Conservación Vial" y no considera otros rubros como consultorías, gastos administrativos, entre otros; cuyo denominador es la cantidad de proyectos o zonas de conservación de vías asfaltadas (22 zonas)

(4) El refrendo de los contratos para la conservación de carreteras en lastre y tierra, se recibió en el tercer trimestre del 2011. Además, CONAVI está haciendo esfuerzos por minimizar la red en lastre y tierra mediante los mejoramientos que se proyectan en el POI-2012 y en el Plan Quinquenal de Inversiones, provocando que la meta del indicador 4 sea menor a años anteriores.

(5) 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 a saber: 2.504,06 km según información de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes.

(6) La inversión total devengada o ejecutada utilizada para la generación de este indicador es la reportada por la Dirección Financiera al primer semestre del 2011 en la subpartida "Obras" del Programa 02 "Conservación Vial" y no considera otros rubros como consultorías, gastos administrativos, entre otros, cuyo denominador es la cantidad de proyectos o zonas de conservación de vías en lastre y tierra (36 zonas)

(7) El porcentaje de ejecución incorpora el total de modificaciones y resoluciones presupuestarias realizadas al primer semestre del año 2011 y fueron determinados con la información reportada por la Dirección Financiera en el informe de ejecución de ese período.



*Programación Estratégica Programa 03
Construcción Vial*



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 :	<p>Mejorar la seguridad de los usuarios de las vías mediante la incorporación del componente de seguridad vial en los diseños de carreteras y puentes, así como en los proyectos de mejoramiento y construcción que desarrolla el CONAVI.</p> <p>Rescatar la capacidad funcional y/o estructural de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI, por medio de la ejecución de proyectos como la construcción de la nueva carretera a San Carlos, el mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección: Cañas-Liberia, la construcción del paso a desnivel de la Ruta Nacional N° 39 (Rotonda de Paso Ancho) y la construcción de treinta puentes de la red vial nacional.</p>
---	--

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		
				2008			2009			2010			2011 (I Sem)			Desempeño proyectado (meta anual)				2012					
				Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	Programado	Alcanzado	% de cumplimiento	2012	2013	2014	2015	Monto (1)	Fuente de Financiamiento				
<p>Producto: Obras de infraestructura vial de la Red Vial Nacional, construidas, mejoradas, rehabilitadas o reconstruidas, por medio de la administración e inspección de los contratos de diseño, construcción, mejoramiento, rehabilitación, y reconstrucción que suscriba el CONAVI.</p> <p>Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas, y peatones en toda la Red Vial Nacional.</p> <p>Beneficiarios: Usuarios de la Red Vial Nacional, particularmente de las zonas de influencia de los proyectos programados a ejecutar en el 2012.</p>	Mejorar la capacidad funcional/estructural de la Red Vial Nacional.	Km intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación.		108 km	122,28 km	119%	107,5 km	74,82 km	70%	31,9 km	47 km	147%	15 km	12%	83%	15 km	15 km	15 km	15 km	53.742,24	Fondo Vial / Fondo BCIE/ Fondo BID	<p>Los proyectos nuevos a ejecutar por la institución, son financiados con recursos externos. Por otro lado, los proyectos que aportan al indicador de kilómetros intervenidos, son financiados con Fondo Vial y algunos con recursos del BCIE, de ahí que la cantidad en el indicador haya disminuido con respecto a años anteriores.</p> <p>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.</p> <p>El inicio de la etapa de construcción de cada uno de los proyectos, está sujeto al cumplimiento de distintos requerimientos en materia de permisos, reubicación de servicios públicos y otras gestiones, cuyo plazo no es conocido, dada la cantidad de factores externos que intervienen y la interacción de otras instituciones.</p>			
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción de la carretera a San Carlos, Sección: Bernardo Soto-Sifón.	$(\text{Avance real del período} / \text{alcance total del proyecto}) * 100$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Estudios previos y proceso de contratación para el diseño.	25%	50%	25%	-		500,00	Fondo BID	
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción de la carretera a San Carlos, Sección: La Abundancia-Florencia.	$(\text{Avance real del período} / \text{alcance total del proyecto}) * 100$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25%	50%	25%	-	2.000,00		Fondo BID		
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia	$(\text{Avance real del período} / \text{alcance total del proyecto}) * 100$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40%	30%	30%	-	20.000,00		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.	$(\text{Avance real del período} / \text{alcance total del proyecto}) * 100$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Estudios previos y proceso de contratación para el diseño.	50%	25%	25%	-		2.000,00	Fondo BID	
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción del paso a desnivel Ruta Nacional No.39 (Rotonda de Paso Ancho).	$(\text{Avance real del período} / \text{alcance total del proyecto}) * 100$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60%	30%	10%	-	3.000,00		Fondo BID		
		Porcentaje de avance de obra del proyecto de construcción del tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3.	$(\text{Avance real del período} / \text{alcance total del proyecto}) * 100$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Proceso de licitación para la construcción del puente en el tramo Pozuelo-Jardines del R.	Construcción del puente.	40%	60%	-		-	1.000,00	Fondo BID
		Nº de puentes de la red vial nacional estratégica construidos y/o reconstruidos		10	13	130%	10	8	80%	8	8	100%	15	6	40%	30	30	5	-	48.081,12	Fondo Vial				
		Nº de diseños concluidos de carreteras y puentes		10	11	110%	16	10	63%	8	5	63%	8	6	75%	8	8	8	8	8	8.163,22		Fondo Vial		
		Porcentaje de diseños de carreteras y puentes concluidos en el componente de seguridad vial (3)	diseños de carreteras y puentes concluidos en el año t / diseños de carreteras y puentes concluidos que incluyen el componente de seguridad vial en el año t		sin meta		sin meta			100%				100%			100%	100%	100%	100%	no aplica		no aplica	<p>Dirección de Ingeniería, Sistemas de Información Institucional (SISECO, SIFCO), bases de datos, Informes de Ejecución Presupuestaria, otros documentos.</p>	
Porcentaje de inversión devengada en proyectos de Construcción Vial, respecto del total del presupuesto programado en el Programa 03 (4)	$(\text{inversión devengada en proyectos de construcción vial en la Red Vial Nacional en el año t} / \text{total del presupuesto programado en el programa 03 en el año t}) * 100$		sin meta		sin meta			97,8%				20,00%			95,0%	95,0%	95,0%	95,0%	no aplica	no aplica					

Fuente: Informe de ejecución primer semestre 2011 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 2011.

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) En las metas planteadas, se programa que la totalidad de las intervenciones cuantificadas en kilómetros intervenidos como proyectos nuevos, de mejoramiento y/o rehabilitación así como los diseños concluidos y aprobados de carreteras y puentes cuenten con el componente de seguridad vial

(4) El porcentaje de ejecución incorpora el total de modificaciones y resoluciones presupuestarias realizadas al primer semestre del año 2011 y fueron determinados con la información reportada por la Dirección Financiera en el informe de ejecución de ese período.



*Programación Estratégica Programa 04
Operación e Inversión en Rutas de Peaje*



Programa: 04 "Operación e Inversión en vías de peajes"

Misión: Recaudar eficiente, oportuna y eficazmente los recursos para garantizar el mantenimiento de la capacidad funcional de las vías sujetas a cobro de peaje administrados por el CONAVI.

Objetivo Estratégico Institucional :	Mantener la transitabilidad (movilización) en la red vial nacional, por medio de la conservación de 4.000 kilómetros de la red vial asfaltada y en lastre en las regiones central, chorotega, pacífico central, brunca, huetar atlántica y huetar norte, para garantizar a los usuarios la libre circulación.
---	--

Productos (a)	Objetivos Estratégicos de Programa (b)	Indicador de gestión y/o resultados (c)	Fórmula (d)	Desempeño Histórico (e)				Metas del indicador				Estimación de Recursos Presupuestarios (en millones de colones)		Fuente de datos del indicador	Supuestos y observaciones
				2008	2009	2010	2011 (I semestre)	Desempeño proyectado (meta anual)				2012			
								2012	2013	2014	2015	Monto (1)	Fuente de Financiamiento		
Producto: Recursos financieros efectivos. Usuarios: Conductores, motociclistas, ciclistas y peatones que utilizan las vías sujetas a cobro de tasa de peaje y administrados por el CONAVI. Beneficiarios: Usuarios de las rutas nacionales sujetas a cobro de tasa de peaje. (proyectos administrados por CONAVI)	Realizar una eficiente y eficaz gestión de administración, control supervisión y fiscalización de la actividad de recaudación de tasa de peaje.	Porcentaje de ejecución presupuestaria	((recaudación real / recaudación estimada) / (período real / período estimado))	91%	80%	117%	95%	95%	95%	95%	95%	4.047,28	Fondo Vial	Departamento de Operación e Inversión en Vías de peajes	Se hace la estimación considerando la operación normal de las cuatro estaciones de peaje durante todo el año.

Notas:

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



Detalle de Proyectos de Inversión

En las páginas siguientes se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2012, los cuales permitirán el cumplimiento de metas establecidas.





PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

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 2012: Conservar 3500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada										Responsable: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes				
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (€)									
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL						
Conservación Vial Red Asfaltada (2009LN-003)														
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-1	San José	San José, Cotacachi, Alajuela, Viquez de Coronado, Tibas, Moravia y Montes de Oca.	Varias	259,46	1.700.000.000,00					1.700.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-2	San José	San José, Escazu, Puntarenas, Iruya, Santa Ana y Turbiana	Varias	202,87	1.960.000.000,00					1.960.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 1 Central, Subregión San José, Zona 1-3	San José	San José, D. C. Curubabat, Acosta, Tarrazú, Aserrí, Dolta y León, Zonks.	Varias	228,47	990.000.000,00					990.000.000,00				
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-4	Alajuela	Poa, Alajuela (menos distrito de Sarapiquí) y Atenas	Varias	221,35	1.400.000.000,00					1.400.000.000,00				
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-5	Alajuela	Naranjo, Grecia (menos distrito Río Cuarto), Vaquería Vega, Alajuela, San Ramón y Pámaros	Varias	208,16	2.000.000.000,00					2.000.000.000,00				
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Alajuela, Zona 1-6	Alajuela	San Ramón (menos distrito Peñas Blancas), Palmarejo y Allaró Ruiz	Varias	170,96	1.985.000.000,00					1.985.000.000,00				
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-7	Cartago	Cartago, La Unión, Oreamuno, El Guacero y Curridabat	Varias	222,97	2.000.000.000,00					2.000.000.000,00				
Conservación de la Región 1 Central, Subregión Cartago, Zona 1-8	Cartago	Aheros, Paraiso, Jiménez y Turriaba	Varias	223,62	1.500.000.000,00					1.500.000.000,00				
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					2.000.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-1	Guanacaste	Libania, Carrillo y La Cruz	Varias	250,24	1.500.000.000,00					1.500.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-2	Guanacaste	Abangares, Cañas y Tilmarín	Varias	161,88	1.800.000.000,00					1.800.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-3	Guanacaste	Bagaces, Santa Cruz y Camilón	Varias	368,16	2.000.000.000,00					2.000.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 2 Chorotega, Zona 2-4	Guanacaste	Puntarenas, Nicoya, Hoguacha y Nandayure.	Varias	199,3	1.700.000.000,00					1.700.000.000,00				
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					1.200.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 3 Pacífico Central, Zona 3-2	Puntarenas	San Mateo, Oroquieta, Guatopo, Parícuta y Aguirre	Varias	172,3	1.300.000.000,00					1.300.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-1	San José - Puntarenas	Pérez Zeledón y Osa Brus	Varias	251,21	1.645.000.000,00					1.645.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-2	San José - Puntarenas	Buenos Aires y Coto Brus	Varias	232,84	2.176.000.000,00					2.176.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 4 Brunca, Zona 4-3	San José - Puntarenas	Osa, Gofito y Candelías	Varias	234,22	2.529.000.000,00					2.529.000.000,00				



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

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 2012: Conservar 3500 km de la Red Vial Nacional Asfaltada										Responsable: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes			
Proyecto	Ubicación Geográfica			Longitud (km)	Inversión (c)				TOTAL				
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo Peajes	BCIE	TOTAL Presupuesto Ordinario 2012					
Conservación Vial Red Asfaltada (2009.L.N-003)													
Conservación Vial de la Región 5 Huelar Atlántica, Zona 5-1	Limón	Pococi, Guácimo y Siquirres	Varías	214,46	2.000.000.000,00				2.000.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 5 Huelar Atlántica, Zona 5-2	Limón	Marina Limón y Tabarcara.	Varías	203,28	1.440.000.000,00				1.440.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 6 Huelar Norte, Zona 6-1	Alajuela-Limón-Heredia	Sarrapiquí, San Carlos, el distrito Río Cuarto, el distrito de Sarapiquí, el distrito de Peñas Blancas.	Varías	206,31	1.560.000.000,00				1.560.000.000,00				
Conservación Vial de la Región 6 Huelar Norte, Zona 6-2	Alajuela	Los Chiles, Ureña, San Carlos y Guanaco.	Varías	278,5	1.900.000.000,00				1.900.000.000,00				
Carretera General Cartas (LP-01-2010)	San José-Heredia-Alajuela	San José-Heredia-Bell-Alajuela	1	15,18		51.609.000,00			51.609.000,00				
Carretera Bernardo Soto (LP-01-2010)	Alajuela	Palmares-Grecia-Narajó-Alajuela-San Ramón	1	41,28		105.300.000,00			105.300.000,00				
Carretera Florencia del Castillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Carago	Curridabat-La Unión-Moravia de Occ-Carago-San José	2	22,9		29.684.000,00			29.684.000,00				
Carretera Braulio Carrillo (LP-03-09 y CD 94-DE)	San José-Heredia-Limón	Varías	32	62,9		216.000.000,00			216.000.000,00				
TOTAL				5.038,44	38.285.000.000,00	402.593.000,00			38.687.593.000,00				



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

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 2012: Conservar 500 km de la Red Vial Nacional Lastre y Tierra

Responsable: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes

Proyecto	Ubicación Geográfica			Inversión (€)
				Presupuesto Ordinario 2012
	Provincia	Cantón	Ruta Nº	Fondo Vial
Conservación Vial Red Lastre y Tierra				
Conservación Vial de la Red Nacional en lastre y tierra.	Todas	Varias	Varias	13.000.000.000,00
TOTAL				13.000.000.000,00
Otras Obras de Conservación Vial				
Mantenimiento de Puentes	Todas	Varios		500.000.000,00
Obras Varias y Reajustes, Atención de emergencias, finiquitos y otros	Todas	Varios		12.500.000.000,00
Demarcación horizontal con pintura y captales de varias rutas nacionales.	Todas	Varias	Varias	1.000.000.000,00
TOTAL				14.000.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

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			Ruta N°	Longitud (km)	Inversión (€)		Total Presupuesto Ordinario 2012	
		Provincia	Cantón	San Ramón			BID			
1	Nueva carretera a San Carlos, Secciones Bernardo Soto-Sifón y La Abundancia-Florencia.	Alajuela	San Ramón	35	10,7	2.500.000.000,00		2.500.000.000,00		
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección: Cañas-Liberia.	Guanacaste	Cañas-Liberia	1	47,7	20.000.000.000,00		20.000.000.000,00		
3	Construcción del paso a desnivel Ruta Nacional N° 39 (Rotonda de Paso Ancho)	San José	San José	39	N/A	3.000.000.000,00		3.000.000.000,00		
4	Construcción del tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo, Ruta Nacional No.3	San José	San José	3	1,6	1.000.000.000,00		1.000.000.000,00		
5	Diseño y construcción de tres pasos a desnivel en el proyecto Cañas-Liberia	Guanacaste	Cañas-Liberia	1	N/A	2.000.000.000,00		2.000.000.000,00		
TOTAL							28.500.000.000,00	28.500.000.000,00	28.500.000.000,00	

META POI 2012: Avance de obra de proyectos de mejoramiento de la Red Vial Nacional										Responsable: Gerencia de Construcción de Vías y Puentes
N°	Proyecto	Ubicación Geográfica			Ruta N°	Longitud (km)	Inversión (€)			Total Presupuesto Ordinario 2012
		Provincia	Cantón	San Ramón			Fondo Vial	BCIE		
1	Nueva carretera a San Carlos, Sección Sifón - La Abundancia	Alajuela	San Ramón	35	29,73	30.900.000.000,00			30.900.000.000,00	
2	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 613, sección Sabalito - Las Mellizas	Puntarenas	Coto Brus	613	23,3	600.000.000,00			600.000.000,00	
3	Mejoramiento Ruta Nacional N° 336, Monterrey - San Andrés - San Antonio de León Cortés, Sección: Monterrey - San Andrés-San Antonio (trabajos finales)	San José	Aserrí - León Cortés	336	10	100.000.000,00			100.000.000,00	
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	1.250.000.000,00			1.250.000.000,00	
5	Mejoramiento Ruta Nacional N° 21, secciones Quebrada San Pedro - Quebrada Troncal - y Jicaral - Río Lepanto	Puntarenas	Puntarenas	21	11,4	1.400.000.000,00			1.400.000.000,00	
6	Mejoramiento de la Ruta Nac. No. 211, Sección: Intersec. Ruta Nac. No. 204 Intersección Ruta nacional 210 (San Francisco - La Colina)	San José	San José- Curridabat	211	1,71	0,00	1.050.000.000,00		1.050.000.000,00	
7	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 204, Sección Intersección Ruta Nacional N° 215 - Intersección Ruta Nacional N° 211 (Zapote - San Francisco de Dos Ríos)	San José	San José	204	1	0,00	100.000.000,00		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 de la Ruta Nacional No.301, Sección: Acosta-San Luis-Cangrejal	San José	Acosta	301	9,2	10.000.000,00			10.000.000,00	
10	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.616, Sección La Managua-Londres (fase I).	Puntarenas	Aguirre	616	9,72	149.000.000,00			149.000.000,00	
11	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, sección Sámara - Nosara	Guanacaste	Nicoya	160	27,4	1.000.000,00			1.000.000,00	
TOTAL							39.410.000.000,00	1.150.000.000,00	40.560.000.000,00	



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

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 75% del diseño y construcción de 18 puentes en el proyecto Cañas-Liberia.

META PND y POI 2012: Construir 30 puentes de la Red Vial Nacional

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

N°	Proyecto	Ruta	Longitud (m)	Estimado	Asignado 2012			Total Presupuesto Ordinario 2012
					Fondo Vial	BCIE	BID	
1	Diseño y construcción de 18 puentes en el proyecto Cañas-Liberia	1	N/A	0,00			8.000.000.000,00	8.000.000.000,00
2	Construcción de 10 puentes en la Ruta Nacional No.1, Sección: Barranca-Cañas	1	N/A	0,00			500.000.000,00	500.000.000,00
3	Rehabilitación del puente sobre Río Nuevo, Ruta Nacional Nº2, Sección Lte cantonal Golphito Corredores - Ciudad Neilly (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	2	N/A	0,00			6.000.000.000,00	6.000.000.000,00
4	Rehabilitación del puente sobre Río Sucio, Ruta Nacional Nº 32, entre las secciones de control 70160 y 10990 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	32	N/A					
5	Rehabilitación del puente sobre Río Torres, Ruta Nacional Nº 218, entre las secciones de control 19064 y 19063 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	218	N/A					
6	Rehabilitación del puente sobre Río Sarapiquí, Ruta Nacional Nº 4, Sección Las Vueltas (Horquetas) - Puerto Viejo (Sarapiquí) (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	4	N/A					
7	Rehabilitación del puente sobre Río Chirripó, Ruta Nacional Nº 4, entre las secciones de control 70110 y 40521 (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	4	N/A					
8	Rehabilitación del puente sobre Río Puerto Nuevo, Ruta Nacional Nº 2, Sección Paso Real - Quebrada Iguana (Programa de Cooperación Técnica JICA-MOPT-CONAVI)	2	N/A					
9	Diseño y construcción del nuevo puente sobre el Río Virilla (Macho), Ruta Nacional Nº 220, sección La Trinidad de Moravia-Parasito (Santa Rosa)	220	40	550.167,00	400.000.000,00			400.000.000,00
10	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río Jilguero. Ruta Nacional Nº 2, San Isidro de Pérez Zeledón	2	50,41	1.056.869.996,00	1.500.000.000,00			1.500.000.000,00
11	Diseño y Construcción del Puente sobre el Río San Isidro. Ruta Nacional Nº 2, Sección San Isidro - Río Convento	2	47,6	894.764.926,00	100.000.000,00			100.000.000,00
12	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	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
13	Diseño y construcción del puente sobre el Río Reventado, Ruta Nacional Nº 236, sección Taras de Cartago	236	40	998.930.042,00	1.500.000.000,00			1.500.000.000,00
14	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	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
15	Construcción del puente sobre el Río Barranca, Ruta Nacional No.1	1	N/A	0,00	1.000.000.000,00			1.000.000.000,00
16	Programa de Construcción de puentes menores	Varias	Varias	0,00	5.990.000.000,00			5.990.000.000,00
TOTAL							14.500.000.000,00	26.990.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

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 2012: Diseñar 8 proyectos de infraestructura vial		Responsable: Gerencia de Contratación Vial					
N°	Proyecto	Estado	Descripción	Estimado	Fondo Vial	BCE	Total Presupuesto
							Ordinario 2012
1	Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 238, Sección: Paso Canoas-Laurel-Bella Luz	En ejecución	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.	139.000.000,00	123.500.000,00		123.500.000,00
2	Diseño del Mejoramiento de la Ruta Nacional No.231, sección Corte de Carrago-Fábrica de Cemento en Agua Caliente de Carifago	En ejecución	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	2.800.000,00		2.800.000,00
3	Diseño para el Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 5, sección Tibás-El Pirro	En ejecución	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.	200.000.000,00	19.000.000,00		19.000.000,00
4	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 323, sección: Rivas-La Piedra.	En ejecución	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.	85.000.000,00	15.000.000,00		15.000.000,00
5	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 160, sección: Paquera-Tambor	En ejecución	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.	360.000.000,00	40.000.000,00		40.000.000,00
6	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 806, sección: El Carmen de Siquirres-Caño Blanco	En ejecución	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.	360.000.000,00	40.000.000,00		40.000.000,00
7	Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 121, sección: San Rafael-Ciudad Colón	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.	50.000.000,00	142.000.000,00		142.000.000,00
8	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	26.250.000,00		26.250.000,00
9	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro para el proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Salitrales - Loma (trabajos finales)	Por licitar	Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro para el proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 239, Sección Salitrales - Loma	35.000.000,00	73.500.000,00		73.500.000,00
10	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.18, Sección Tempisque-Pueblo Viejo.	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	150.000.000,00		150.000.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

Ejecutar proyectos de mejoramiento, rehabilitación, reconstrucción y construcción en la Red Vial Nacional para rescatar la capacidad funcional y construcción de la infraestructura vial del país a cargo del CONAVI.

N°	Proyecto	Estado	Descripción	Estimado	Fondo Vial	BCIE	Asignado 2012 (\$)	
							Total Presupuesto Ordinario 2012	
11	Radial Sarchi-Bernardo Soto	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	20.000.000,00			20.000.000,00
12	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.415, sección: La Alegria-Turrialba	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad del proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional No.415, sección: La Alegria-Turrialba	sin estimar	85.000.000,00			85.000.000,00
13	Acceso y terminal de Contenedores de Moín	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	109.000.000,00			109.000.000,00
14	Asfaltado de conexión de la Ruta Nacional No.707, sección San Pablo de Turrubares-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	42.000.000,00			42.000.000,00
15	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	248.000.000,00			248.000.000,00
16	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.624, Sección: Cóbano-Montezuma	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	13.000.000,00			13.000.000,00
17	Rehabilitación del Puente sobre el Río Turrubares, Ruta Nacional No.319	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño.	sin estimar	105.000.000,00			105.000.000,00
18	Rehabilitación del Puente sobre el Río Poás, Ruta Nacional No.107	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro y el diseño.	sin estimar	50.000.000,00			50.000.000,00
19	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.158, Sección: Hojancha-Lajas	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro.	sin estimar	26.250.000,00			26.250.000,00
20	Servicios de agrimensura para la confección de planos catastrales para efectos de expropiación. Secciones: Chacarcita-Rincón, Sámará-Nosara, Los Angeles-Santa Elena, Saltrales-Loma y Santa Bárbara-Ortega, Rutas 245, 160, 606, 239 y 920	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la confección de planos catastrales para efectos de expropiación. Secciones: Chacarcita-Rincón, Sámará-Nosara, Los Angeles-Santa Elena, Saltrales-Loma y Santa Bárbara-Ortega, Rutas 245, 160, 606, 239 y 920	sin estimar	120.000.000,00			120.000.000,00
21	Mejoramiento de las Rutas Nacionales No.145 y 606, Sección: Quebrada Grande-el Dos de Tilarán-Santa Elena.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para la elaboración de planos catastro.	sin estimar	49.000.000,00			49.000.000,00
22	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.218, Sección Rancho Redondo Llano Grande	Por licitar	Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro	sin estimar	13.000.000,00			13.000.000,00
23	Mejoramiento de la Ruta Nacional No.401, Sección Llano Grande-Tierra Blanca	Por licitar	Contratación de Servicios profesionales para la elaboración de planos catastro	sin estimar	105.000.000,00			105.000.000,00
24	Estudio de factibilidad (técnico, financiero y socioambiental) del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional No.10, Sección Turrialba-Siquirres.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	25.500.000,00			25.500.000,00
25	Estudio de factibilidad (técnico, financiero y socioambiental) del proyecto de Mejoramiento de la Ruta Nacional No.1, Sección Barranca-Cañías.	Por licitar	Contratación de servicios profesionales para los estudios de factibilidad	sin estimar	25.500.000,00			25.500.000,00
TOTAL								1.572.100.000,00



PLAN OPERATIVO INSTITUCIONAL 2012

PUENTES PEATONALES

Aportes al Plan para incrementar la seguridad vial

Proyecto	Ubicación Geográfica			Cantidad	Asignado 2012				
	Provincia	Cantón	Ruta Nº		Fondo Vial	Fondo de Peajes	BCIE	BID	Total Presupuesto Ordinario 2012
	1	Limón	Guácimo		32	248.500.000,00	200.000.000,00		
2	Alajuela	Alajuela	1	350.000.000,00	200.000.000,00			550.000.000,00	
3	San José	San José	1		63.000.000,00			63.000.000,00	
4	Carriago	La Unión	2		250.000.000,00			250.000.000,00	
5	Carriago	La Unión	2		400.000.000,00			400.000.000,00	
6	varias	varias	varias				1.500.000.000,00	1.500.000.000,00	
7	San José	San José, Escazú, Santa Ana, Guadalupe-Currubát	varias				1.500.000.000,00	1.500.000.000,00	
8	Carriago	Pérez Zeledón	2				1.000.000.000,00	1.000.000.000,00	
TOTAL				598.500.000,00	1.113.000.000,00	-	4.000.000.000,00	5.711.500.000,00	



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

PLANIFICACION-CONSEJO
[Signature]
2011 SEP 23 PM 2:17

23 de setiembre del 2011.

Al contestar refiérase al
Oficio No. **ACA 01-11-0651**

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. ARTICULO XI SESION No. 858-11 DE FECHA 22-09-11

Ingeniero
Carlos Acosta Monge
Director Ejecutivo

Ingeniera
Mónica Moreira Sandoval
Jefe a.i. Planificación Institucional
Consejo Nacional de Vialidad

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 2012:

Acuerdo Firme:

Aprobar el Plan Operativo Institucional 2012 de conformidad con el detalle remitido por la Unidad de Planificación Institucional mediante el oficio PLI-05-11-1314 de fecha 22 de setiembre de 2011 y el ajuste solicitado en la presente sesión.

Cordialmente,

[Signature]
Licda. Magally Mora Solís
SECRETARIA DE ACTAS



C: M.Sc. Francisco J. Jiménez, Presidente
Lic. Reynaldo Vargas Soto, Auditor Interno
Consecutivo / Archivo







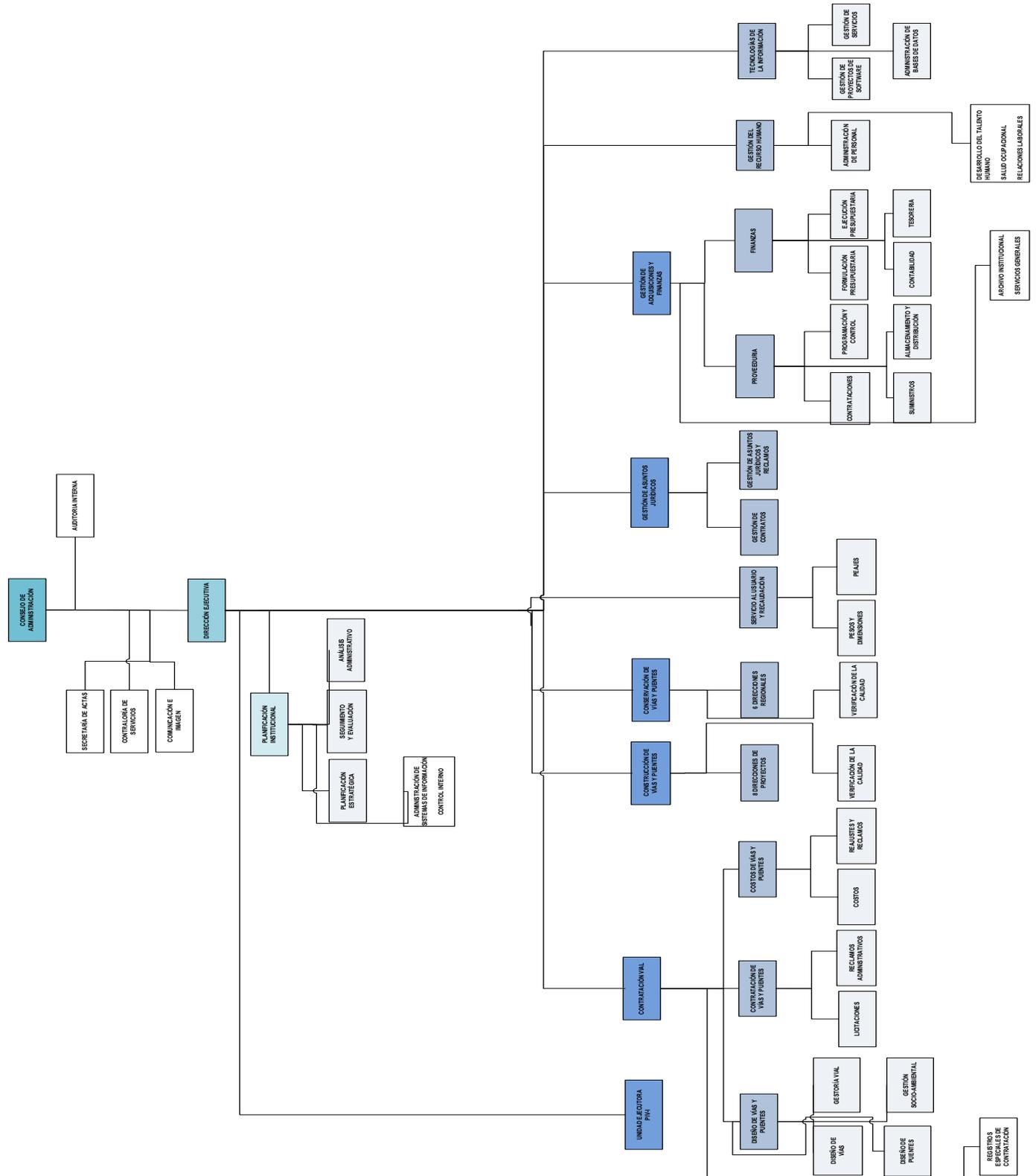
ANEXO Nº 2

ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL VIGENTE





**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
CONSEJO NACIONAL DE VALIDAD**







ANEXO N° 3

AVAL MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACION

INSTITUCIONAL 2012





*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Despacho del Ministro*

15JUL'11PM2:45
DIREC. EJECUTIVA

Meli

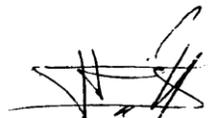
San José, 14 de julio de 2011
DMOPT-4460-11

Ingeniero
Carlos Acosta Monge
Director Ejecutivo
CONAVI

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo. De conformidad con lo estipulado en el Artículo 11 de los "Lineamientos Técnicos y Metodológicos para la Programación, Seguimiento y Evaluación Estratégica de Sectores e Instituciones del Sector Público en Costa Rica", para la Programación Sectorial 2012 en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2011-2014", esta Rectoría emite el aval de la Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) 2012 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; la cual se adjunta.

Sin otro particular,


Francisco J. Jiménez
Ministro



• Licda. Laura Alfaro Maikal, Ministra MIDEPLAN
Ing. Patricia Mora Abarcá, Directora Planificación Sectorial
Licda. Ibis San Lee Q., Dirección de Planificación Sectorial
Archivo
Copiador

3039

CONSTRUIMOS UN PAÍS SEGURO



Gobierno de Costa Rica





ANEXO N° 3

ACCIONES PARA CUMPLIR ARTÍCULO 6°,

RESOLUCIÓN N° R-CO-26-2007





PLAN ESTRATÉGICO INFORMATICO

Consejo Nacional de Vialidad

(CONAVI)

Introducción

Fue creado por decreto el 29 de mayo de 1998, como un órgano adscrito al MOPT. El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) es 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.

Como otros Consejos, posee autonomía administrativa y económica, manteniendo hasta ahora una relación muy cercana al MOPT en asuntos estratégicos, operativos y administrativos.

Son funciones 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 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.
- Elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos



Para atender sus 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) que corresponde ejecutar a CONAVI.

Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, el CONAVI debe hacer del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva.

Este Consejo 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

La función informática

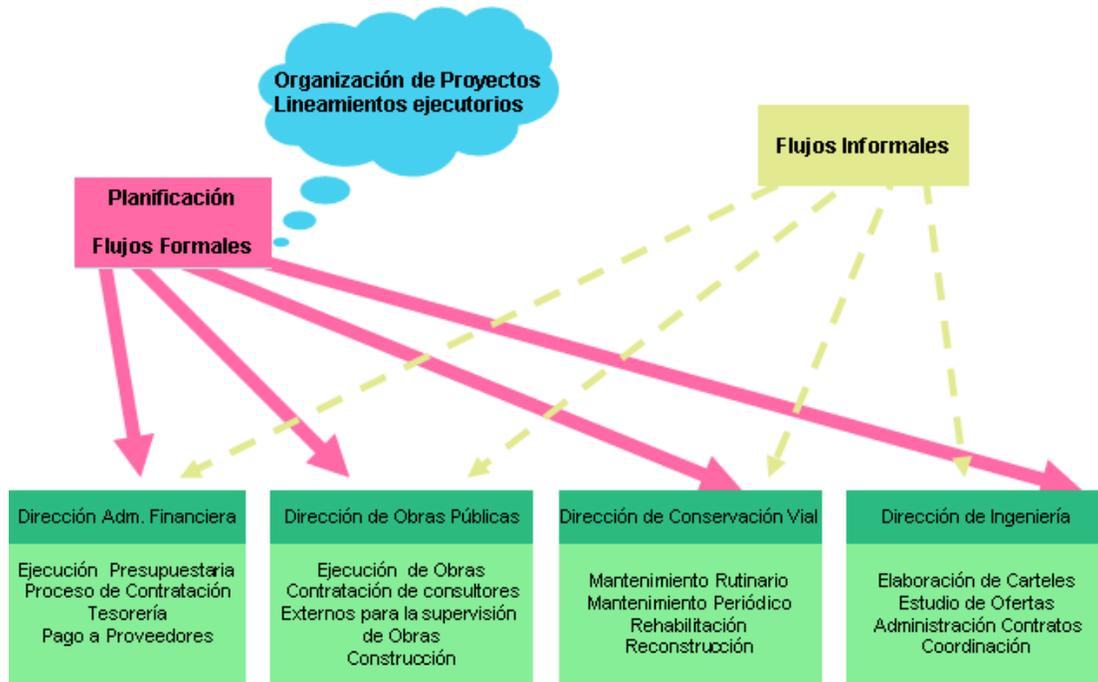
Se cuenta con una unidad de Tecnologías de la Información para asumir su rol dentro del Consejo en materia de desarrollo de sistemas, soporte técnico, así como todos los servicios asociados, incluyendo asesoría.

En la actualidad se cuenta con aplicaciones informáticas construidas para apoyar los servicios informáticos que requiere el CONAVI (Internet y Correo Electrónico), así como sistemas de información desarrollados por esta unidad ajustados a las necesidades del CONAVI, ejemplo de ello son los sistemas administrativos, Sistema Integrado Financiero-Contable, Gestión de Proyectos, Control de Acuerdos y Recursos Humanos, de esta manera se atiende las necesidades actuales de los usuarios.

Se ha desarrollado el documento denominado “Sistema Integrado de Información del CONAVI”, se espera orientar los desarrollos en el marco de este documento, potenciando los flujos de información con otros actores del sector. Los procedimientos ejecutorios generales siguen la siguiente estructura.



Procedimientos Ejecutorios del CONAVI.



Los flujos formales de información se presentan cuando la Dirección de Planificación del CONAVI brinda lineamientos para que este los ejecute, por otro lado los flujos informales de información se presentan cuando emerge una demanda de índole política hacia el CONAVI.

PROPUESTA DEL PLAN ESTRATÉGICO INFORMATICO PARA CONAVI

Se plantea el **Plan Estratégico Informático** para CONAVI, partiendo del **Plan Estratégico de Tecnologías de Información (PETI)** del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, del documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”**, del estudio de la situación actual de CONAVI y considerando tendencias de mercado, principios, conceptos y las acciones que lo



conforman; lo que implica tanto la dimensión interna como el contexto sectorial del Consejo.

El uso y acatamiento de este Plan implica que cuanto mayor sea la **colaboración** de todos los usuarios y “usuarios internos” de informática en el Consejo, serán mejores las soluciones que se adopten a través del Plan y los resultados obtenidos de su ejecución. La primera fase del plan ha venido propiciando la iniciación tecnológica del CONAVI, a través de la adquisición del Equipo de Cómputo y la primera etapa de comunicación con el Computador Central del MOPT, que en el momento actual tiene definida la red de usuarios interna con herramientas de colaboración y uso del correo electrónico, para darle continuidad a la coloración de los “usuarios internos” en este planteamiento del desarrollo del Plan para el 2012, se tendrá que pensar en la comunicación de las sedes regionales del CONAVI para brindarles el servicio de herramientas colaborativas y el uso del correo electrónico, también ir pensando en la información que las sedes regionales tendrán que procesar con la puesta en marcha del **Sistema de Información para la Planificación de Recursos Institucionales para la gestión electrónica integral del Conavi**. Además de lo anterior se tendrá que introducir dentro de los desarrollos verticales típicos de las diferentes áreas del CONAVI las herramientas para su buen funcionamiento.

Para el año 2012 hay que tomar en consideración el incremento de usuarios que se han generado con la nueva estructura funcional del CONAVI.

Este Plan cubre aspectos de la **dimensión tecnológica** (hardware, comunicaciones, herramientas de desarrollo y otros) y de la **gestión** (organización, calidad y otros). Está además 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.



Objetivos de la estrategia de

TECNOLOGÍA DE LA INFORMACIÓN

Objetivo Principal

El objetivo principal del Plan Estratégico Informático de CONAVI es conseguir el alineamiento de las estrategias tecnológicas y de desarrollo institucional del Ministerio 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

Existen tres aspectos que engloban las acciones que se deben desarrollar a corto, mediano y largo plazo:

- Establecer un **escenario meta**, que identifique un enfoque formal para dar marco a las acciones de 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**.

Condiciones de partida

En una **estructura sectorial**, como la que está actualmente funcionando en el Ministerio de Obras Públicas, 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 de organización 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 “**governabilidad**”.



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.

El Plan Estratégico Informático para responder a esas nuevas tendencias, se fijará en cuatro aspectos fundamentales:

- El ordenamiento estratégico
- La forma de trabajo
- El ciudadano como usuario final (e-government)
- La Informática como generadora de servicios





E-government (Gobierno electrónico):

Las **tendencias internacionales**, muestran toda una estrategia en la búsqueda de la excelencia operativa para la prestación de servicios por medio de canales no tradicionales, conocido bajo el término de e-Government (gobierno electrónico), que suponen una reorganización de las instituciones y sus dinámicas de trabajo.

El gobierno electrónico implica:

Buscar la capacidad de obtener / ofrecer servicios e información de gobierno y completar transacciones a través de medios virtuales a **toda hora, en todo lugar**.

La posibilidad de llevar al gobierno hacia **canales virtuales**, más allá del tradicional esquema de oficinas públicas y agencias y de infraestructura de edificios.

El **auto-servicio** y el trato personalizado, reduciendo o evitando la intermediación.

Se integra a la **cadena de valor** al ciudadano, superando los límites tradicionales de participación.

Esta evolución de las funciones de gobierno ya se ha iniciado y esto va planteando la necesidad de tomar **acciones proactivas** para asumir el proceso. De otra forma, se presentarán en el futuro grandes presiones y costos, que sólo llevarán a soluciones parciales, costosas y que finalmente restan capacidad competitiva al país.

tecnología Informática como Generadora de servicios:

El objetivo que se persigue es el desarrollo de una mayor capacidad de la Dirección de Informática y otras unidades informáticas para **reaccionar rápida y flexiblemente** ante los cambios.

Las metodologías de desarrollo rápido de aplicaciones y de control y gestión de proyectos que poseen las empresas externas de tecnología de la Información, deben ser adoptadas internamente para dar **el mejor servicio** a sus usuarios, según los recursos disponibles. Esto traerá como consecuencia un cambio a **nuevas funciones principales**:

- Consultoría Tecnológica a las áreas usuarias.
- Gestión de Infraestructuras.



- Gestión de “Outsourcing” y proveedores.
- Establecimiento y vigilancia de políticas y estándares.
- Coordinación de esfuerzos.
- Establecimiento de Acuerdos de Nivel de Servicios con los usuarios internos, los Consejos, los Proveedores y los Ciudadanos.

Centros de excelencia

Tecnologías de la Información debe colaborar junto con las demás áreas y los Consejos, a crear una “**imagen**” para la Institución, como lo expone el Plan Estratégico de la Dirección de Informática del MOPT, que consiste en la percepción del ciudadano y de los proveedores del Ministerio de la existencia de una **excelencia operativa** en sus funciones.

Esto implica satisfacer **eficazmente** y a **bajo costo** las peticiones de unidades del Consejo, del Ministerio y del Sector, para liderarlos en:

- Evolución tecnológica.
- La provisión de personal especializado.
- La solución de problemas mediante el uso eficiente de las Tecnologías de la Información.
- Capacidad de ejecución (interna o externa) y administración.

Alcances

El plan define la **organización** que soporta el tratamiento de diversos temas tecnológicos:

Plataforma tecnológica: Que incluye los aspectos relacionados con el hardware y software que componen la base tecnológica. Entre esos aspectos están:

- Estrategia de proveedores.
- Ordenamiento de plataformas y servidores existentes.
- Sistemas operativos.
- Bases de datos.



- Informática de usuario final.

Estrategia de software, donde se definen aspectos como:

- Arquitectura de desarrollo
- Arquitectura de trabajo colaborativo

Sistemas de aplicación, tratando aplicaciones de varios tipos:

- Transaccionales.
- Orientados al análisis.
- De tecnología Internet.
- De "Puente".

Esta organización permite a Informática actuar como **proveedor interno** y apoyo especializado a las **otras áreas** del Consejo para atender al **usuario final**: el ciudadano costarricense. Incluye definir aspectos como:

- Estructura.
- Métricas de calidad y servicio.
- Estructura de soporte a usuarios.
- Tratamiento del "*outsourcing*" o externalización de servicios.



PLAN DE ACCION PARA EL 2012:

- GEN001.A - Conformación de grupos para la coordinación
- GEN001.B - Inventariado y evaluación de recursos de TI
- INF001 - Elaboración del Plan de Comunicaciones
- SIS001 - Elaboración del plan de sistemas operacionales horizontales
- SIS002 - Elaboración del plan de sistemas operacionales verticales.



GEN001.A - CONFORMACIÓN DE GRUPOS PARA LA COORDINACIÓN

Objetivos

- 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.

Factores de éxito

- Involucramiento de las autoridades del Ministerio y los Consejos.

Beneficios

- Orientación estratégica de TI, dándole un apoyo efectivo a los servicios y cambios en el sector.
- Establecimiento de prioridades, presupuesto y política de TI con la participación de todos los actores sectoriales.
- Toma de decisiones colegiadas en aspectos técnicos como compra de servidores, motores de base de datos, herramientas ofimáticas.
- Aseguramiento de la calidad de los procesos de normalización y estandarización corporativos.
- Sumarización de experiencias en contratación de servicios, utilización de procedimientos homogéneos, etc.
- Logro de sinergias en lo estratégico y en lo tecnológico.

Riesgos y amenazas

- Dinámica de cambio del sector.
- Deficiencias de organización de los grupos.
- Diferencias de condiciones y prioridades entre actores del sector.
- Problemas de “lenguaje” entre grupos técnicos y políticos.
- Diferencias de índole personal y problemas de consenso y liderazgo.
- Sensibilidad a cambios políticos

Costo

- Este proyecto se realizará con los recursos materiales y humanos asignados a las funciones normales de la Dirección de Tecnologías de la Información por lo que no se le asigna un costo adicional dentro del presupuesto 2012.



Logros 2011

Se ha dado durante el período 2011 y se han venido atendiendo aspectos relacionados con la Normas Técnicas de la Contraloría General de la República.

Propuesta para el período 2012

Se implementará el plan de comunicación con las diferentes unidades de Pesos y Dimensiones a nivel regional con la sede central.

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.

Reorganización de los servicios de correo electrónico e Internet a los usuarios del CONAVI, en la nueva estructura.

Ejecución del Plan General para el acatamiento de las Normas técnicas para la gestión y el Control de las Tecnologías de Información (N-2-2009-CO-DFOE) emitido por la Contraloría General de la República.

Atención de las necesidades y solicitudes emanadas de las direcciones del CONAVI.



GEN001.B - INVENTARIADO Y EVALUACIÓN DE RECURSOS DE TI

Objetivos

- Conocer con precisión significativa los recursos de TI disponibles en el sector.
- Identificar casos que requieran acciones urgentes. Las causas pueden ser:
 - 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.

Factores de éxito

- Involucramiento de las diferentes unidades de TI.

Beneficios

- Disponibilidad de información significativa para toma de decisiones.
- Definiciones para mantener un inventario actualizado.
- Identificación de casos que requieren acciones urgentes.

Riesgos y amenazas

- Pérdida de significación por recolección de información insuficiente o imprecisa.
- Dificultades para mantener los inventarios al día.
- Plazos que hagan perder valor de oportunidad a la información.

Costo:

- ¢ 325.337.600,00

Logros 2011

Se cuenta con un Inventario actualizado del software y hardware con que cuenta el CONAVI.

El equipo de cómputo del CONAVI se ha actualizado en un 80%.

Se ha dotado de mejores equipos a las Gerencias de Contratación de Vías y Puentes y de Construcción de Vías y Puentes para el uso del software de aplicación de uso de ingeniería.



Se ha dotado a la Gerencia de Planificación institucional del software de Información Geográfico mas reciente.

Se ha proporcionado del de equipo de cómputo necesario a las nuevas plazas del CONAVI.

Se han actualizado los servidores del CONAVI para que puedan ejecutar los diferentes sistemas entraron en producción en el año 2011.

Se ha logrado actualizar los diferentes sistemas de información que se usan en el CONAVI.

Propuesta para el período 2012

Actualización total de equipo de cómputo.

Dotación de equipo portátil con tecnología de punta para uso de los ingenieros de Campo del CONAVI.

Dotar de equipo de cómputo a las nuevas plazas del CONAVI.

Tener actualizados los diferentes sistemas de información que se usan en el CONAVI.

Implementar el uso de escritorios virtuales para facilitar las labores de los funcionarios que requieren conectarse remotamente.



INF001 - ELABORACIÓN DEL PLAN DE COMUNICACIONES

Objetivos

- 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 sectorial.
- 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 prestado. Enfocados principalmente en:
 - 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.
- Definición de 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. (Ej. módem.)
- Desarrollar la infraestructura que refuerce y consolide la presencia institucional en Internet, que promocióne y dé a conocer en ese medio al CONAVI, sus actividades y proyectos, manejando la marca del CONSEJO a través del sitio del Consejo.

Factores de éxito

- Inventario del equipo, canales de comunicación (líneas) y necesidades del CONAVI.
- Diseño dentro del marco legal y viable con los proveedores existentes.

Beneficios

- Mejoras en los servicios existentes.
- Soporte para actividades de gobierno electrónico.
- Reducción de costos.
- Orientación de inversiones.
- Mejoras en el control y gestión de la red.



- Capacidades para ofrecer acceso a toda hora desde todo lugar.
- Se facilita la instalación o desarrollo de nuevos servicios, incluyendo conexiones internas y con terceros (proveedores, bancos, “outsourcers”, etc.).

Riesgos y amenazas

- Cambios en tecnologías, en el mercado o en el marco legal de telecomunicaciones.
- No contar con la necesaria coordinación entre los Consejos, Sedes Regionales y el MOPT.
- Aumento acelerado en la demanda de servicios, por encima de las capacidades instaladas.
- La cultura tradicional puede reducir o inhibir los beneficios.

Costo: ¢ 48.030.000,00

Logros 2011

Instalación de nuevos nodos de la red para dar servicio a las personas que se contrataron por la reestructuración del CONAVI.

Atención de las necesidades y solicitudes de nuevos servicios.

Comunicación de las sedes regionales con la sede Central.

Segunda etapa de la tecnología de red sobre IP.

Propuesta para el período 2012

Ampliar el “Backbone” del CONAVI para mejorar los tiempos de respuesta motivado por la saturación de la red interna.

Nuevas necesidades de comunicación a lo interno y externo del CONAVI, para la actualización de los sistemas.

Continuación con el mejoramiento de la telefonía en el CONAVI, con el proyecto de voz sobre IP.

Seguimiento a la normativa de la Contraloría General de la República.



SIS001 – ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONALES HORIZONTALES

Objetivos

- 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 mejor dichas necesidades.
- 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.
- Establecimiento de los alcances de los proyectos de sistemas
- Definición de los plazos de entrega e implantación
- Determinación de las necesidades que serán realizadas como aplicaciones “puente”
- Definición de políticas para contratación de sistemas.
- Definición de 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.

Metodología

El proyecto se divide en varios objetivos, algunos de los cuáles son muy específicos para una actividad determinada, lo que implica tratarlos con metodologías particulares que se recomiendan a continuación:

Factores de éxito

- Adopción de la nueva metodología de desarrollo de aplicaciones general para el CONAVI (desarrollo por componentes).
- Adopción de la herramienta integrada de desarrollo.
- Capacitación de analistas y programadores en las nuevas herramientas.
- Inventario de sistemas y aplicaciones existentes.
- Inventario de necesidades de usuarios técnicos y finales.
- Inventario de carencias y puntos de mejora de cada una de las áreas del CONAVI.



- Seguimiento de la metodología recomendada para la adquisición del paquete ERP.
- Consensuar los módulos del ERP que serán necesarios en cada ámbito, y las prioridades de implantación.

Beneficios

- Utilización de una herramienta orientada a objetos y componentes, con interfaz de usuario gráfica y única para los desarrollos corporativos.
- Controlar los recursos asignados a contrataciones de sistemas, según prioridades y cumplimiento de normas y estándares definidos.
- Establecer proyecciones de desarrollo informático a nivel institucional.
- Aumentar la calidad de la información residente en el sistema, lo que redundará en una mejora de los procesos e información de gestión.
- Mejorar los tiempos de ejecución de procesos complejos o críticos (cuadre de stocks) así como obtener una mayor garantía de ejecución de tareas en plazo por los responsables de las mismas.
- Facilitar la carga de información en el Data Warehouse, dado que la buena salud de los datos operacionales eliminará procesos de limpieza y enriquecimiento en las fases de carga de información al DW.
- Oportunidad de crear un modelo de información operativa integrado para todo el CONAVI. Mejora del acceso a la información, y de las relaciones existentes entre los distintos datos.
- Facilidad de externalización de ciertos servicios (desarrollo y mantenimiento) al utilizar un aplicativo estándar en el mercado, con la consiguiente reducción de costos operativos fijos.
- Implantación modular progresiva, fácil coexistencia y migración, facilitando el cambio tecnológico en la evolución a una arquitectura multinivel y por componentes.

Riesgos y amenazas

- Organizar adecuadamente a los analistas y programadores de acuerdo con los nuevos roles que el desarrollo por componentes implica.
- Planificar las actualizaciones y adquisiciones de componentes por parte del CONAVI, para no desaprovechar recursos económicos en la compra de componentes existentes.
- Dificultad para mejorar determinados procesos sin hacer reingeniería sobre otros.
- Poca disponibilidad de los usuarios a participar.
- Mala determinación de necesidades de usuarios, en la toma de requerimientos.



- Existencia de un gran número de peticiones frente a recursos disponibles para realizar modificaciones en las aplicaciones existentes para actualizar y completar funcionalidades, lo que lleva a colapsar los recursos existentes en el departamento de desarrollo y a una insatisfacción por parte de los usuarios al no finalizarse aquellas en los plazos deseados.
- Dificultades a la hora de extraer información de los sistemas por los propios usuarios.
- Existencia de inversiones realizadas en los últimos tiempos y no amortizadas en su totalidad, lo que no facilita involucrarse en otra nueva gran inversión.

Costo:

- ¢ 356.500.000,00

Logros 2011

Durante el período 2011 se incorporaron nuevos requerimientos a los Sistemas de Recursos Humanos y del Sistema de Control de Proyectos.

Se proporcionó mantenimiento a los sistemas existentes: Pesos y Dimensiones, Recursos Humanos y Planillas, Sistema de Quejas, Página Web y la Intranet.

Se Implementó el Sistema Integrado Financiero en todos sus Módulos de Contabilidad, Tesorería y Ejecución Presupuestaria atendiendo el cronograma enviado a la Contraloría General de la República.

A solicitud del Consejo de Administración se estudiaron nuevos sistemas de Administración de carreteras.

Se continuó con la digitalización de expedientes de la Proveeduría, Recursos Humanos, Legal y los de Pesos y Dimensiones.

Se desarrolló el manual y el cronograma para satisfacer las Normas Técnicas para la Gestión y el Control de las Tecnologías de Información.

Se Integraron los Sistemas SIRH, SIGEPRO y DELPHOS con el nuevo Sistema Financiero.

Se estudiaron los requerimientos y se puso en práctica un prototipo para la integración de los sistemas en producción.

Se adquirieron las licencias corporativas para todo el CONAVI.

Se continuó con el proceso de implementación de las Normas Técnicas para la gestión y el control de las Tecnologías de Información.



Propuesta para el período 2012

Contratación del mantenimiento y nuevos requerimientos de los Sistemas de Recursos Humanos, Gestión de Proyectos, Quejas y Disconformidades, Financiero-Contable.

Contratación del Sistema de Valoración de Riesgos

Contratación del nuevo sistema de Administración de Puentes vía Web.

Integración de los sistemas a nivel colaborativo.

Integración de nuevos flujos de información de los Sistemas SIGEPRO, SIRH y Sistema Financiero.

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.

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, Proveduría y Pesos y Dimensiones.

Evaluación y control de la seguridad interna y externa del CONAVI.

Adquisición de los de equipos cómputo, impresión y comunicación bajo la metodología de Alquiler



SIS002 - ELABORACIÓN DEL PLAN DE SISTEMAS OPERACIONALES VERTICALES.

Objetivos

- 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:
 - Sistemas de administración.
 - Desarrollo y diseño de carreteras.
 - Administración de pavimentos.
 - Recolección de peajes.
 - Predicción de tráfico, ingeniería de tránsito y sistemas de señales.

Factores de éxito

- Seguir las normativas recomendadas por el CONAVI.

Beneficios

- Las aplicaciones del mismo tipo seguirán los mismos principios de normalización.
- Garantía de validez futura y satisfacción de requerimientos.
- Tiempos de desarrollo predecibles.
- Capacidad de análisis de impacto frente a cambios.
- Utilización de un marco común para el intercambio de productos y servicios con proveedores de externalización.
- Utilización de un marco común para el intercambio de productos y servicios, a nivel sectorial, en el campo de la ingeniería del software.
- Mayor calidad de procesos y las aplicaciones resultantes.
- Optimizar la calidad de los sistemas, asumiendo las políticas de “mejora continua” que persiguen los comités internacionales de normalización de la Ingeniería del software.



Riesgos y amenazas

- El seguimiento de las normas de estandarización puede requerir esfuerzos adicionales e inversión en recursos.
- Se puede generar rechazo de las informáticas de los Consejos.

Costo:

- ¢ 74.050.000,00

Logros 2011

Durante el período 2011 en atención a lo planteado en el documento denominado **“Sistema Integrado de Información del CONAVI”** se contrató, desarrolló e implementó la nueva Página Web del CONAVI, el sistema de imágenes y el software de Topografía, licencias de productos propios para las diferentes áreas del CONAVI.

Propuesta para el período 2012

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).

Contratación de la licencia Argis-Server para permitir a todas las áreas del CONAVI acceder a los sistemas de información Georeferenciada.

Nuevas licencias de los Sistemas de (Delphos, Master Lex, Microsoft Office Professional).

Sistema de estudio psicológico para Recursos Humanos.

Mantenimiento a los sistemas verticales existentes.



ANEXO Nº 4

**CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE
REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD**





DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE REQUISITOS DEL BLOQUE DE LEGALIDAD QUE DEBEN CUMPLIR LOS PLANES DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS SUJETAS A LA APROBACIÓN PRESUPUESTARIA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

La suscrita **Mónica Moreira Sandoval, Ingeniera Civil, cédula 1 0900 0862**, con el puesto de **Jefe de Planificación Institucional**, responsable del proceso de formulación del plan anual operativo del período 2012 del Consejo Nacional de Vialidad, designado por la Administración Superior, por este medio certifico, con conocimiento de las responsabilidades penales, civiles y administrativas que me pueda acarrear el no decir la verdad, que he revisado todos los aspectos contemplados a continuación y que son fidedignos.

REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
I. Aspectos Generales.				
1. El plan operativo institucional ² fue aprobado por el superior jerarca (Junta Directiva o similar).	x			Aprobado mediante oficio ACA 01-11-0651, Sesión 858-11, Artículo XI del día 22 de setiembre del 2011.
2. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos generales a considerar en la formulación de planes operativos anuales y presupuestos por los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República":				
a) Principios de la formulación presupuestaria.				
i) Integralidad	x			Es integral porque abarca toda la entidad y además el Presupuesto Ordinario 2012 responde al Plan Operativo Institucional 2012.
ii) Divulgación	x			El POI será divulgado durante el mes de enero, con la aprobación de la CGR y la STAP.
iii) Participación	x			De diversa índole, facilitando información por escrito o en sesiones de

¹ Estos requisitos forman parte del bloque de legalidad, por consiguiente su incumplimiento genera responsabilidades atribuibles a los funcionarios que han incumplido sus deberes, según lo establece la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos y la Ley General de Control Interno.

² Debe entenderse que el instrumento denominado Plan operativo institucional (previsto en el Decreto N° 34558-H-PLAN) no sustituye los que la institución ya utiliza para el proceso de planificación de corto, mediano y largo plazo (Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación estratégica de sectores e instituciones del sector público en Costa Rica). Por consiguiente, las instituciones deben contar con un plan institucional, con el correspondiente nivel detalle, que sirva de sustento a las asignaciones presupuestarias propuestas.

MMS



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				trabajo.
iv) Flexibilidad	x			Es flexible por cuanto de requerirse modificaciones o ajustes, el documento debe reformularse.
v) Sostenibilidad	x			Depende de cada ejecutor, no obstante se han asignado recursos para el logro de las metas propuestas.
b) Que responda a:				
i) Políticas institucionales	x			Están contenidas en el documento y además se ajustan a los lineamientos discutidos y aprobados por el Consejo de Administración.
ii) Planes de mediano y largo plazo	x			Se cuenta con un Plan Quinquenal.
iii) Plan Nacional de Desarrollo (en los casos que corresponda)	x			
c) Financiamiento suficiente y oportuno en el presupuesto para el cumplimiento de lo programado.	x			
d) Relación entre los recursos asignados en el presupuesto y los productos y servicios definidos en el plan operativo institucional.	x			La prioridad de la Entidad siempre ha sido el financiamiento de proyectos de inversión y además, la ley limita los gastos administrativos
e) Medios de recopilación y verificación de la información que servirá de referencia para el seguimiento del cumplimiento de los indicadores.	x			
f) Utilización de los resultados del proceso de identificación y análisis de riesgos.			x	Tarea en proceso por lo que su aplicación se incorporará a futuro.

MMS



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
3. El plan operativo institucional cumple con lo establecido en los "Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación estratégica de sectores e instituciones del sector público en Costa Rica" ³ :	x			
a) Aspectos Estratégicos Institucionales	x			Folio 24
b) Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI) ⁴	x			
c) Programación Estratégica a nivel de Programa (PEP)	x			Folios 40-47
d) Aprobación ⁵ 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			Anexo 3 (Oficio DMOPT-4460-11 de fecha 14 de julio de 2011).
4. Se cuenta con un Programa institucional de inversión pública de mediano y largo plazo ⁶				
a) Está debidamente actualizado	x			
b) Cuenta con el dictamen respectivo de vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo.	x			
c) Es compatible con las previsiones y el orden de prioridad establecido en el PND y en el Plan Nacional de Inversión Pública (PNIP).	x			
d) 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			
e) Los proyectos de inversión cuentan con el aval y dictamen técnico de las rectorías sectoriales ⁸ .	x			Se coordina con la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.

³ Ver en página electrónica del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. Entre otras cosas se indica que la estructura presupuestaria a nivel de programa de las instituciones y la que se incluye en el apartado "Aspectos Estratégicos Institucionales", debe ser igual a la del presupuesto. Además, sus programas presupuestarios deberán responder a procesos de producción final de bienes y servicios.

Asimismo, cuando las instituciones tengan un programa presupuestario de inversión, éste debe generar bienes y servicios finales dirigidos al usuario externo.

⁴ Especialmente se indica que la MAPI permite obtener información anualizada de las metas estratégicas institucionales que aportan directamente al logro de las metas de las acciones estratégicas sectoriales anuales establecidas en la Matriz Anual de Programación, Seguimiento y Evaluación Sectorial e Institucional -MAPSESI- y los recursos presupuestarios estimados para su ejecución

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.

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.

MMS



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
f) Los proyectos de inversión cuentan con el criterio técnico favorable de la Unidad de Inversiones Públicas de MIDEPLAN ⁹ .	x			Se coordina y valora con MIDEPLAN la posibilidad de proyectos, aquellos que podrán realizarse según la disponibilidad presupuestaria de la institución e identificados ya en el documento.
g) 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			Se coordina y valora con MIDEPLAN la posibilidad de proyectos, aquellos que podrán realizarse según la disponibilidad presupuestaria de la institución e identificados ya en el documento.
h) Se cuenta con el dictamen y aval de MIDEPLAN de la Matriz Anual de Programación Sectorial (MAPSES) ¹¹ .	x			
5. El plan institucional cumple con lo establecido en las "Directrices sobre la aplicación de la "Circular con algunas disposiciones legales y técnicas sobre el sistema planificación-presupuesto de los entes y órganos sujetos a la aprobación presupuestaria de la Contraloría General de la República" N°. 8270:				
a) Estructura programática del plan-presupuesto (punto II.1.5.4 de la Circular N°. 8270)	x			Folio 32
b) Objetivos generales o estratégicos del ente u órgano, valores y factores clave de éxito (punto II.1.5.5 de la Circular N°. 8270)	x			Folio 36
c) Producto o servicio (punto II.1.5.8 de la Circular N°. 8270)	x			Matrices de Programación.
d) Cronograma para la ejecución física y financiera de los programas (punto II.1.5.9 de la Circular N°. 8270)	x			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

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.

KMS



DIVISIÓN DE FISCALIZACIÓN OPERATIVA Y EVALUATIVA

REQUISITOS ¹	SI	NO	NO APLICA	Observaciones
				solicitará sean remitidos a Planificación Institucional, para el seguimiento del caso.
e) Catálogo de indicadores (punto II.1.7.15 d, de la Circular N°. 8270)	x			
f) Información referente a proyectos de inversión física y desarrollo (Capítulo III. de la circular N° 8270)	x			
II. Aspectos complementarios.				
1. El plan institucional y el presupuesto ordinario para el periodo 2012 se encuentran debidamente vinculados.	x			
2. La estructura programática del plan institucional es coherente con la estructura programática del presupuesto ¹² .				
3. En el plan institucional se establecen prioridades para el cumplimiento de los objetivos.	x			
4. La institución cuenta con:				
a) Una definición clara de las funciones institucionales.	x			
b) La identificación de la población objetivo a la que se dirige la prestación de sus bienes y servicios.	x			
c) Un organigrama debidamente actualizado.	x			
d) Un diagnóstico institucional.	x			En el Plan Estratégico Institucional.
e) 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 operativo 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.
f) La estimación de recursos presupuestarios requeridos para la ejecución del plan operativo institucional, en el nivel de subpartida presupuestaria.	x			

Esta certificación la realizo a las quince horas del día 29 del mes de septiembre del año 2011.

Firma _____




¹² Conforme lo dispuesto en la norma 554 del "Manual de normas técnicas sobre presupuesto que deben observar las entidades, órganos descentralizados, unidades desconcentradas y municipalidades, sujetos a la fiscalización de la Contraloría General de la República", el punto II.1.5.4 de la circular N° 8270 y los Lineamientos técnicos y metodológicos para la programación, seguimiento y evaluación estratégica de sectores e instituciones del sector público en Costa Rica (Decreto No 34558).





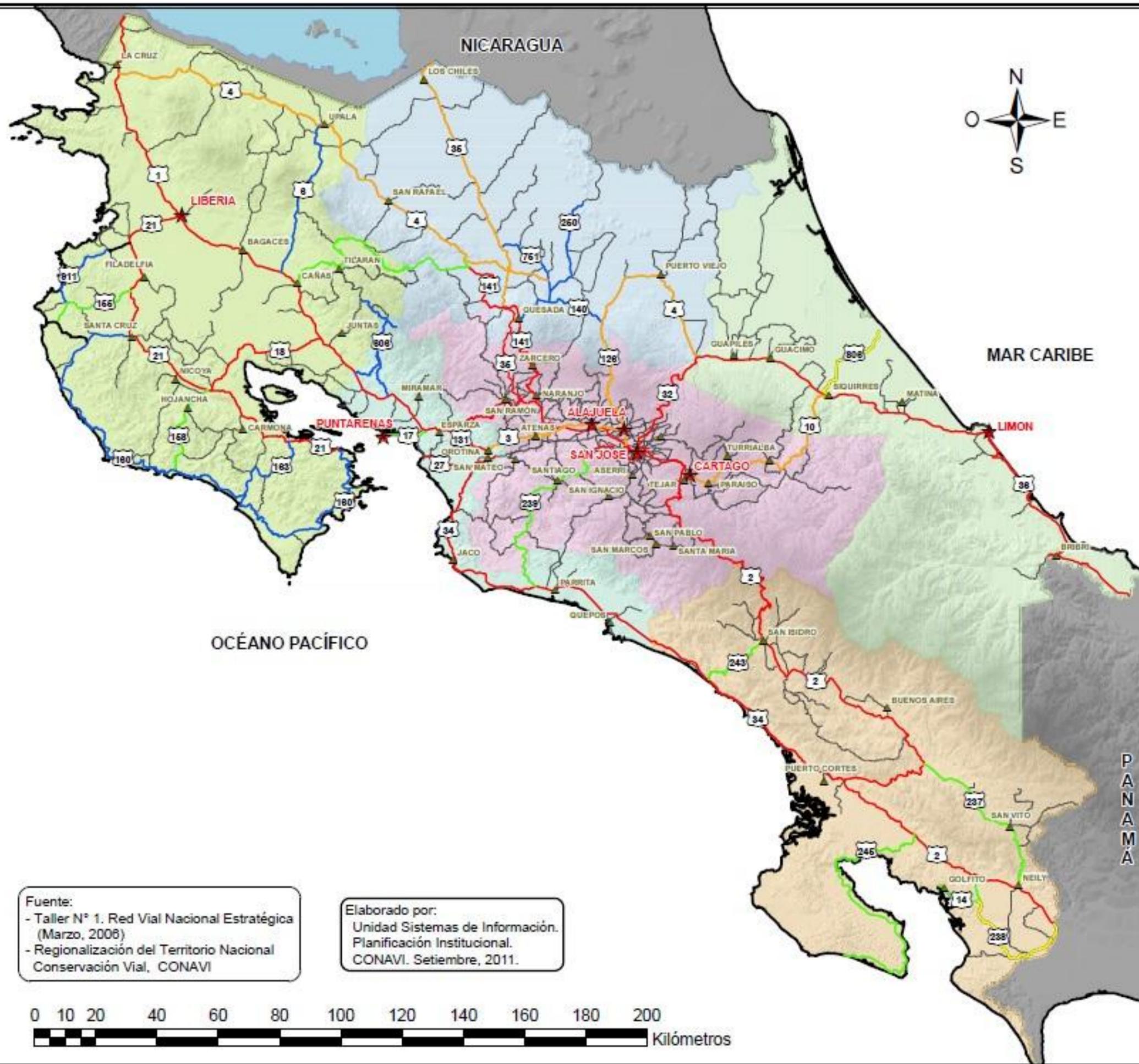
ANEXO N°5

MAPAS DE LA RED VIAL NACIONAL





Red Vial Nacional Estratégica del País



Simbología

Estrategica

Prioridades

Red Estratégica Prioritaria: Conexión fronteras - Puertos

Red Estratégica Prioritaria: Rutas Alternas

Red de importancia Productiva - Turística (Grupo A)

Red de importancia Productiva - Turística (Grupo B)

Ejes de Interconexión

Rutas incluidas para completar la conectividad

Red Vial Nacional

Regiones

1. Central

2. Chorotega

3. Pacífico Central

4. Brunca

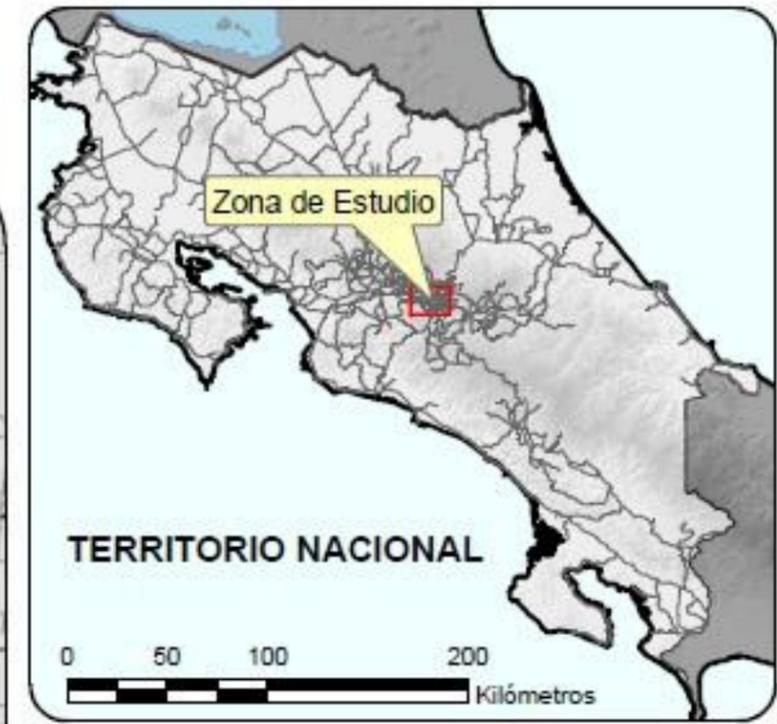
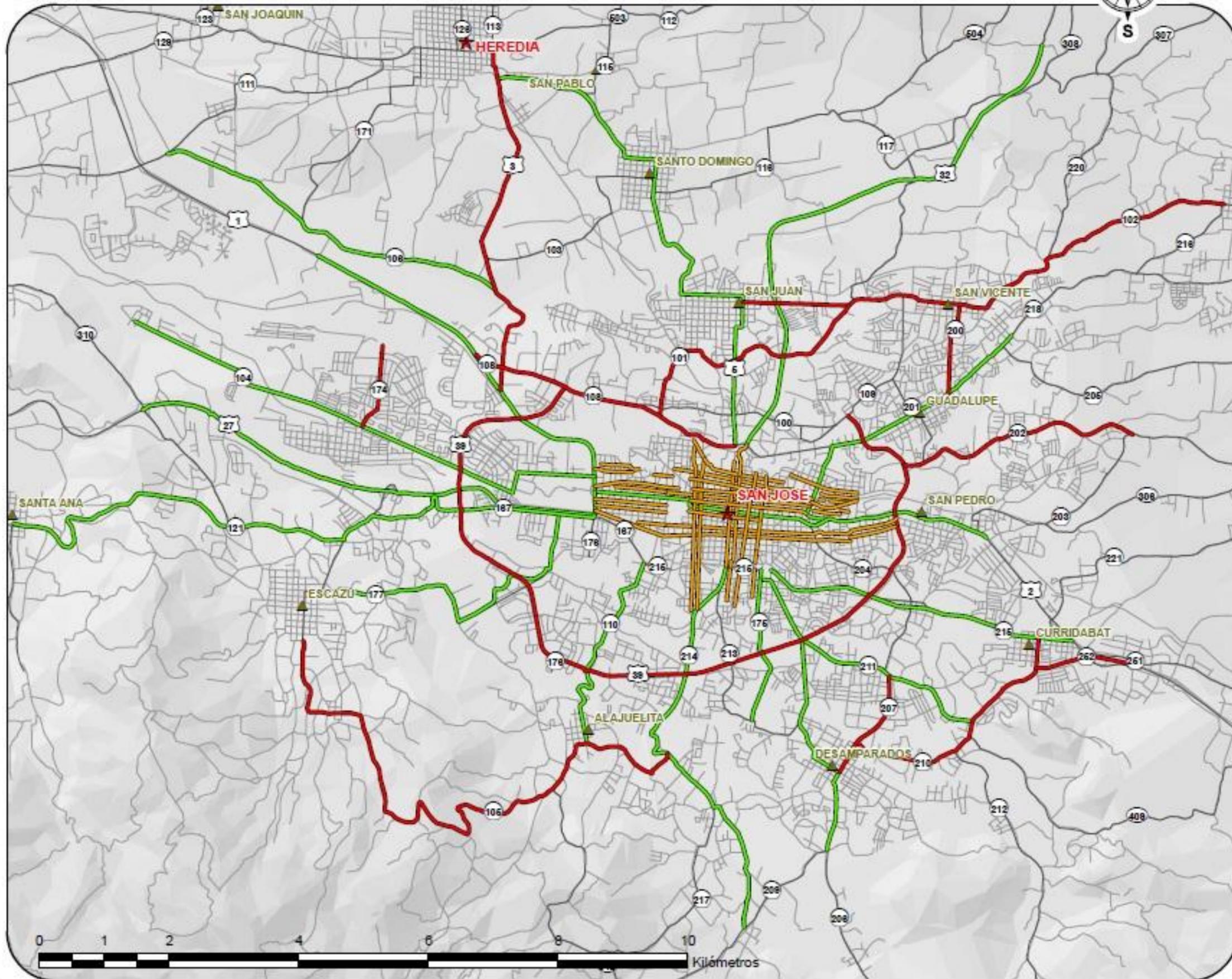
5. Huetar Atlántico

6. Huetar Norte

Fuente:
- Taller N° 1. Red Vial Nacional Estratégica (Marzo, 2008)
- Regionalización del Territorio Nacional Conservación Vial, CONAVI

Elaborado por:
Unidad Sistemas de Información.
Planificación Institucional.
CONAVI. Setiembre, 2011.

0 10 20 40 60 80 100 120 140 160 180 200 Kilómetros



Elaborado por:
Unidad de Sistemas de Información.
Planificación Institucional.
CONAVI. Setiembre, 2011.

Simbología

Puntos de Referencia

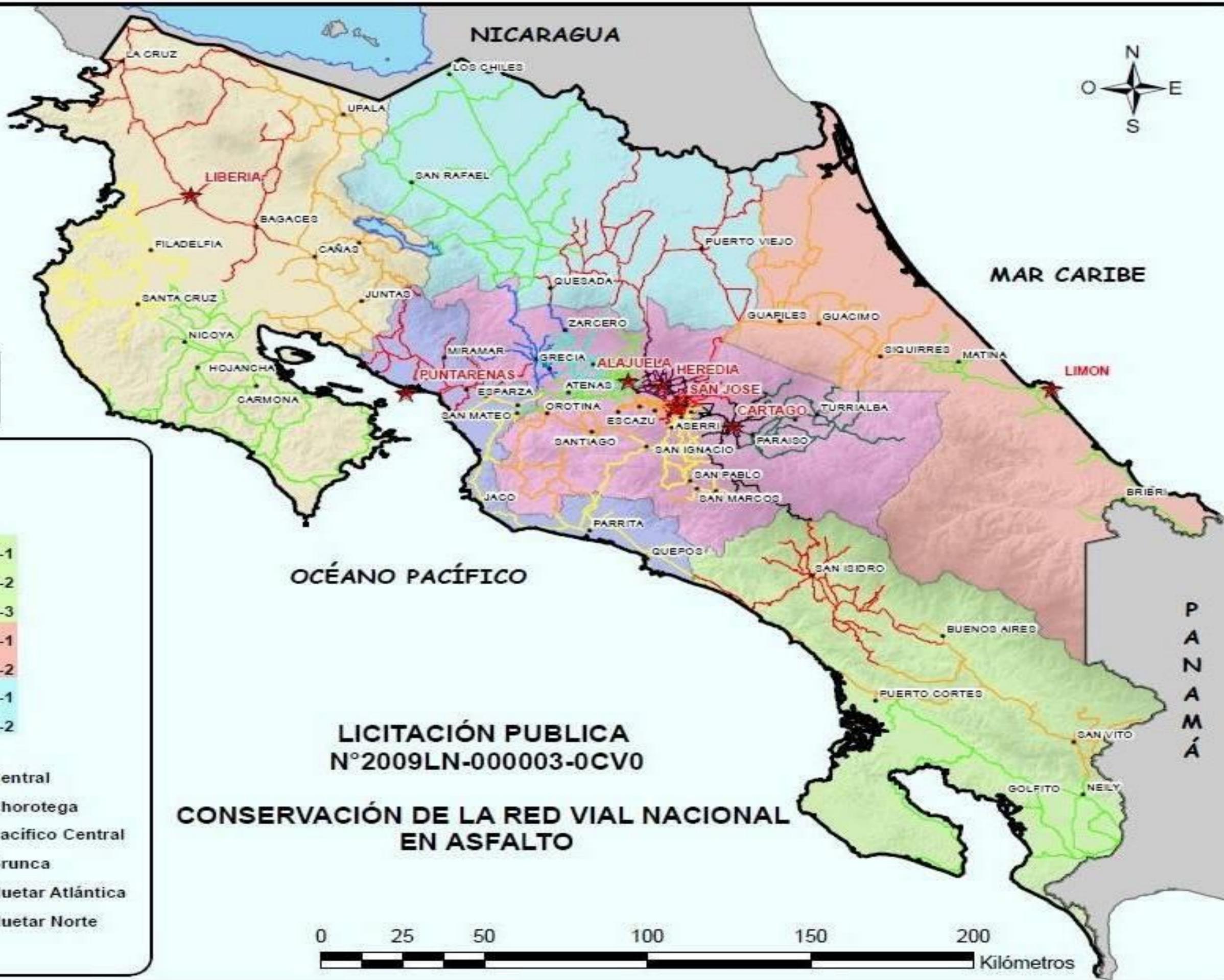
- ★ Ciudades
- ▲ Poblados Secundarios

Red Vial Nacional

- Red line: Conectores
- Orange line: Vías de Travesía en San José
- Green line: Radiales y Corredores de Transporte Público
- Grey line: Otras rutas nacionales

Rutas Cantonales

- Thin grey line: Rutas Cantonales



Elaborado por:
 Unidad Sistemas Información
 Planificación Institucional
 CONAVI. Enero, 2012.

Simbología
Red Vial Nacional'
Por Región y Zona

	1-1		4-1
	1-2		4-2
	1-3		4-3
	1-4		5-1
	1-5		5-2
	1-6		6-1
	1-7		6-2
	1-8		
	1-9		
	2-1		
	2-2		
	2-3		
	2-4		
	3-1		
	3-2		

Región

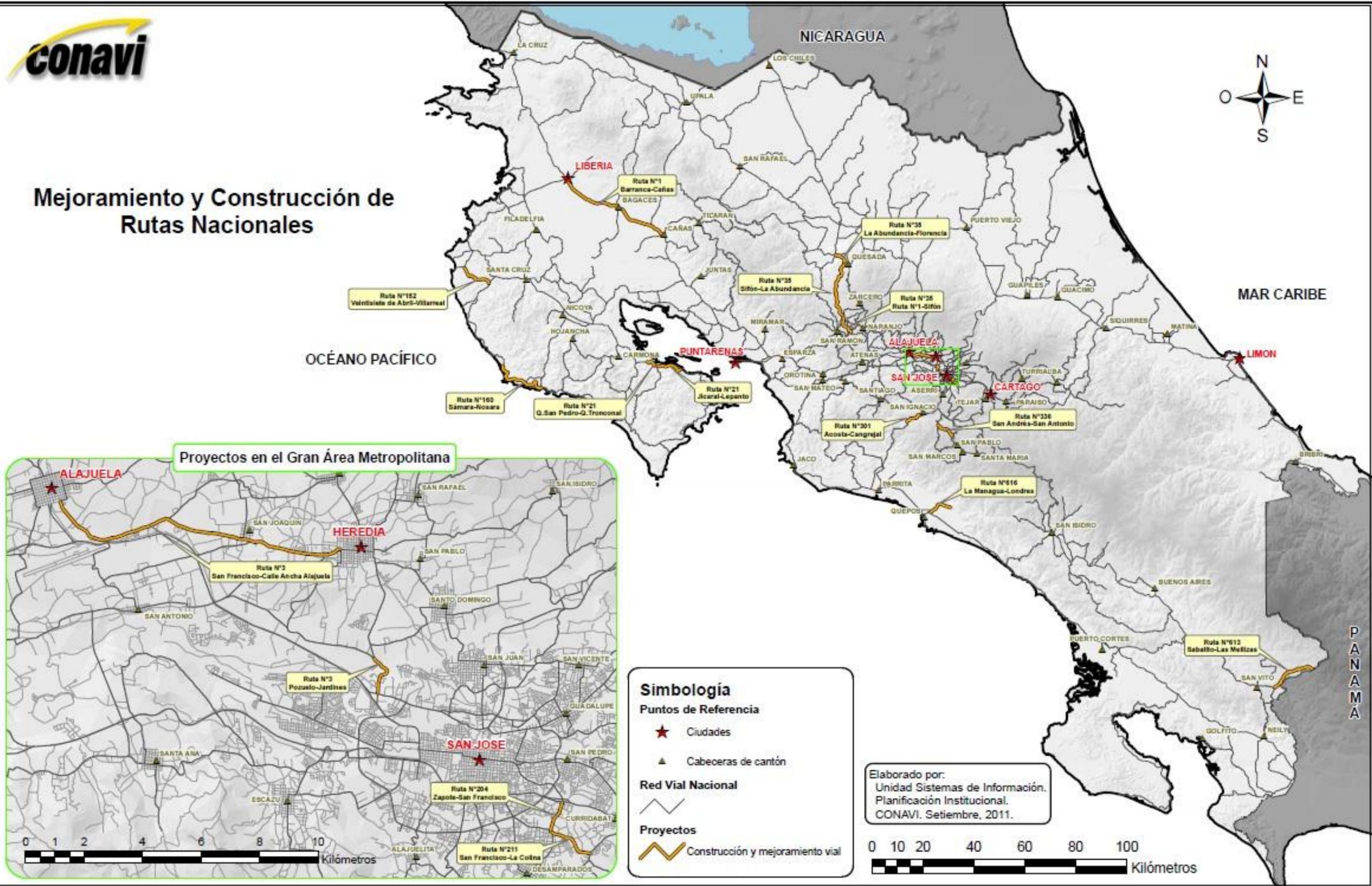
	Central
	Chorotega
	Pacífico Central
	Brunca
	Huetar Atlántica
	Huetar Norte

LICITACIÓN PÚBLICA
N°2009LN-000003-0CV0
CONSERVACIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL
EN ASFALTO

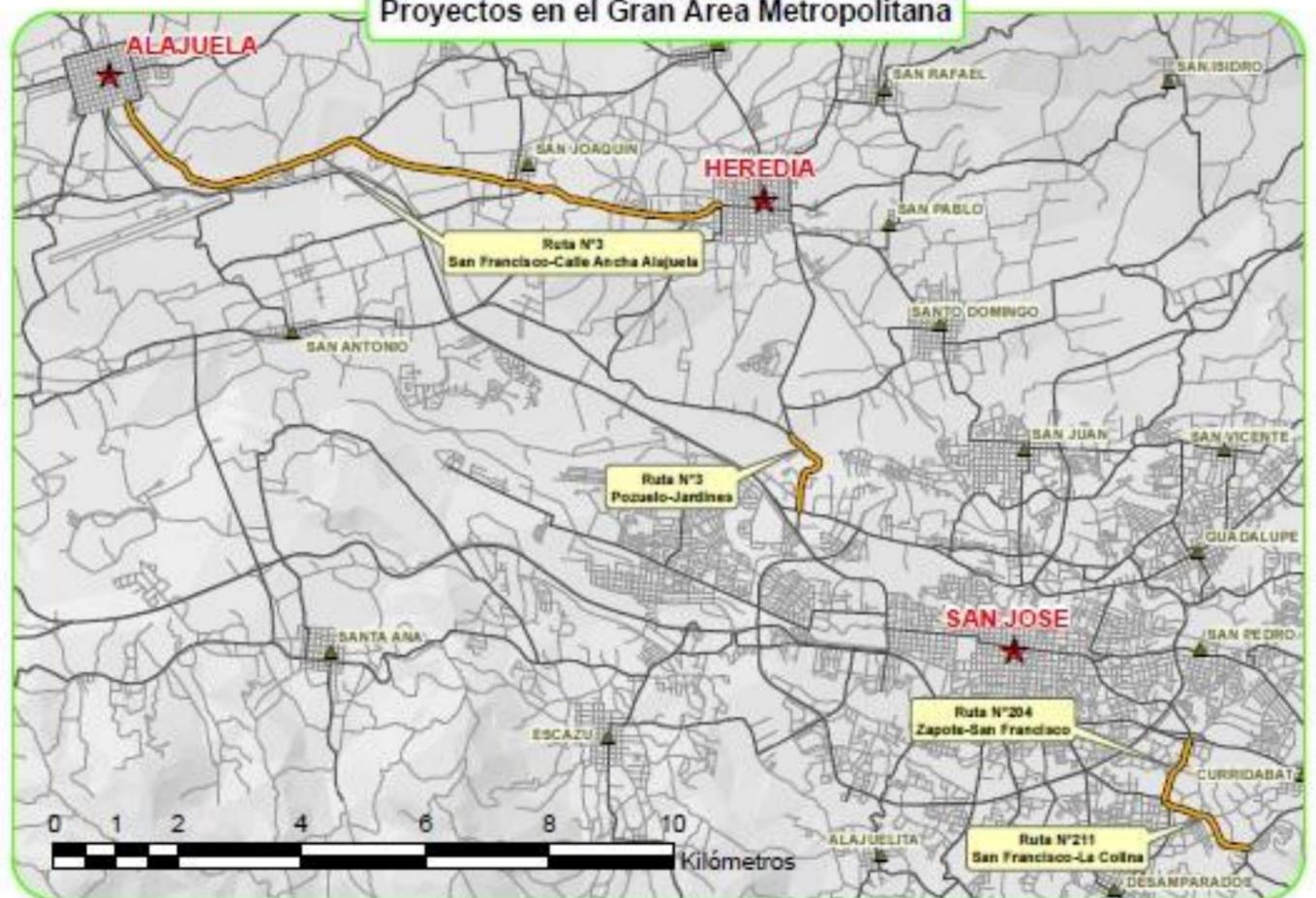




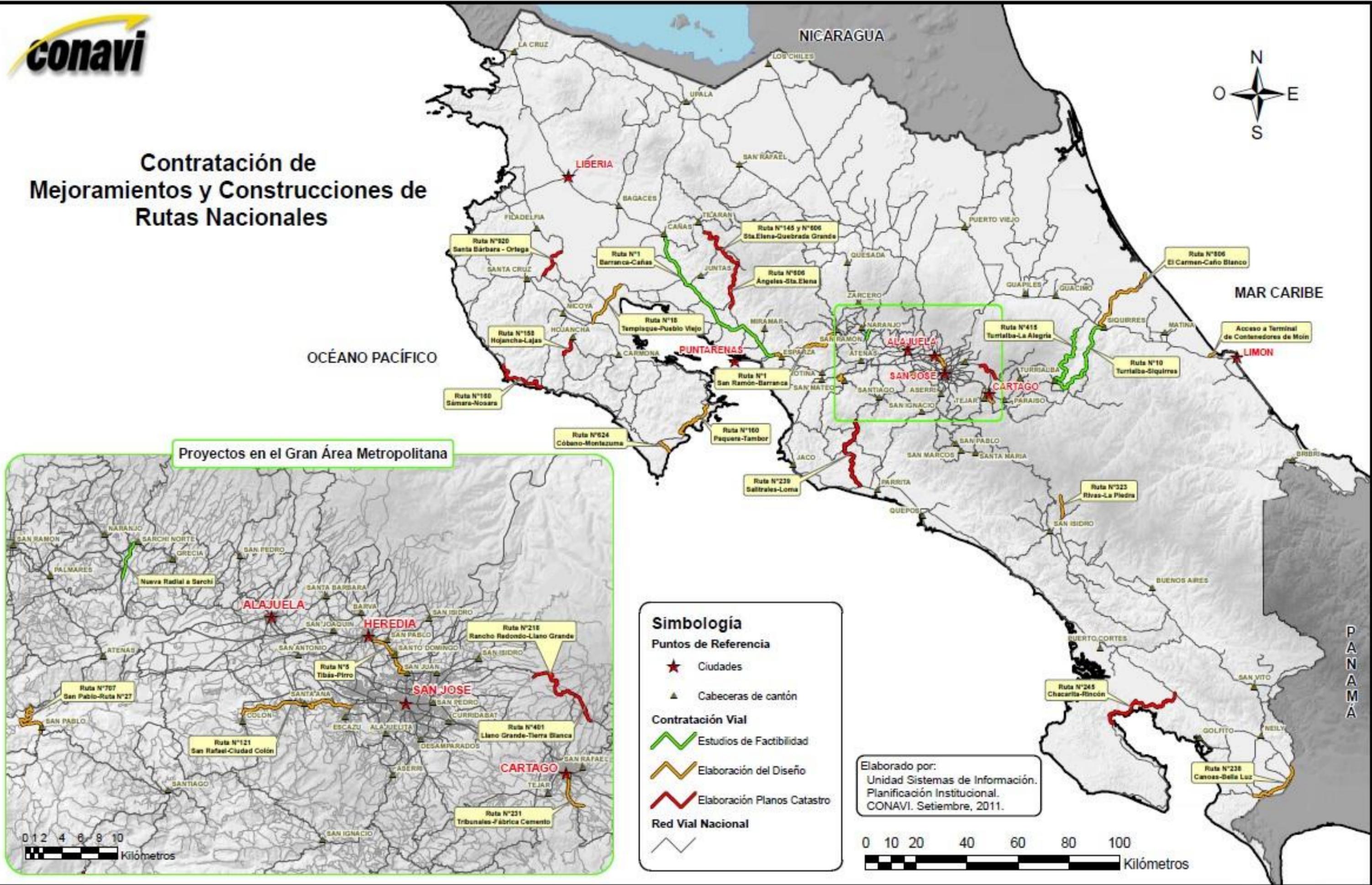
Mejoramiento y Construcción de Rutas Nacionales



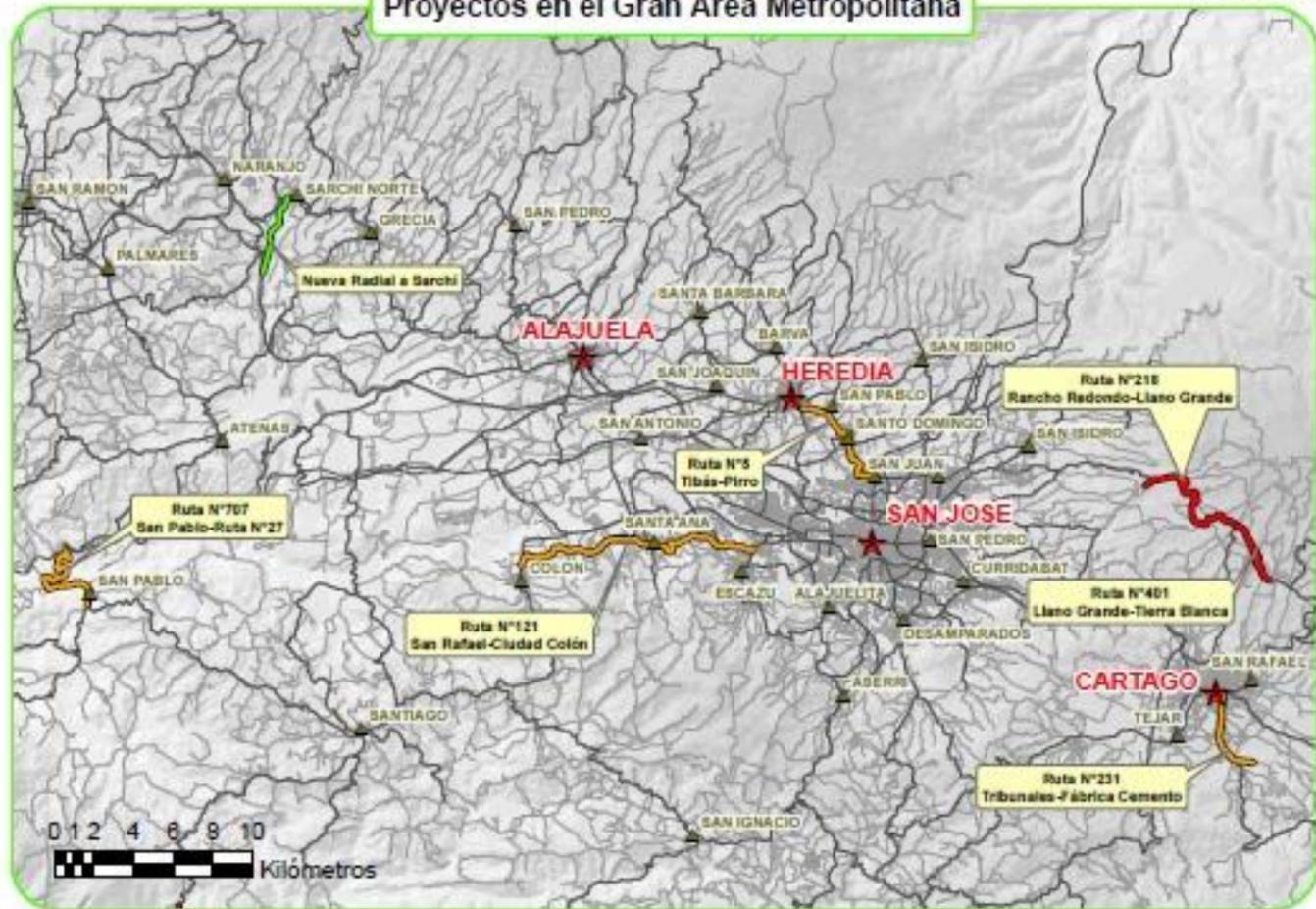
Proyectos en el Gran Área Metropolitana



Contratación de Mejoramientos y Construcciones de Rutas Nacionales



Proyectos en el Gran Área Metropolitana



Simbología

Puntos de Referencia

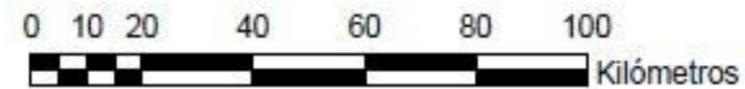
- ★ Ciudades
- ▲ Cabeceras de cantón

Contratación Vial

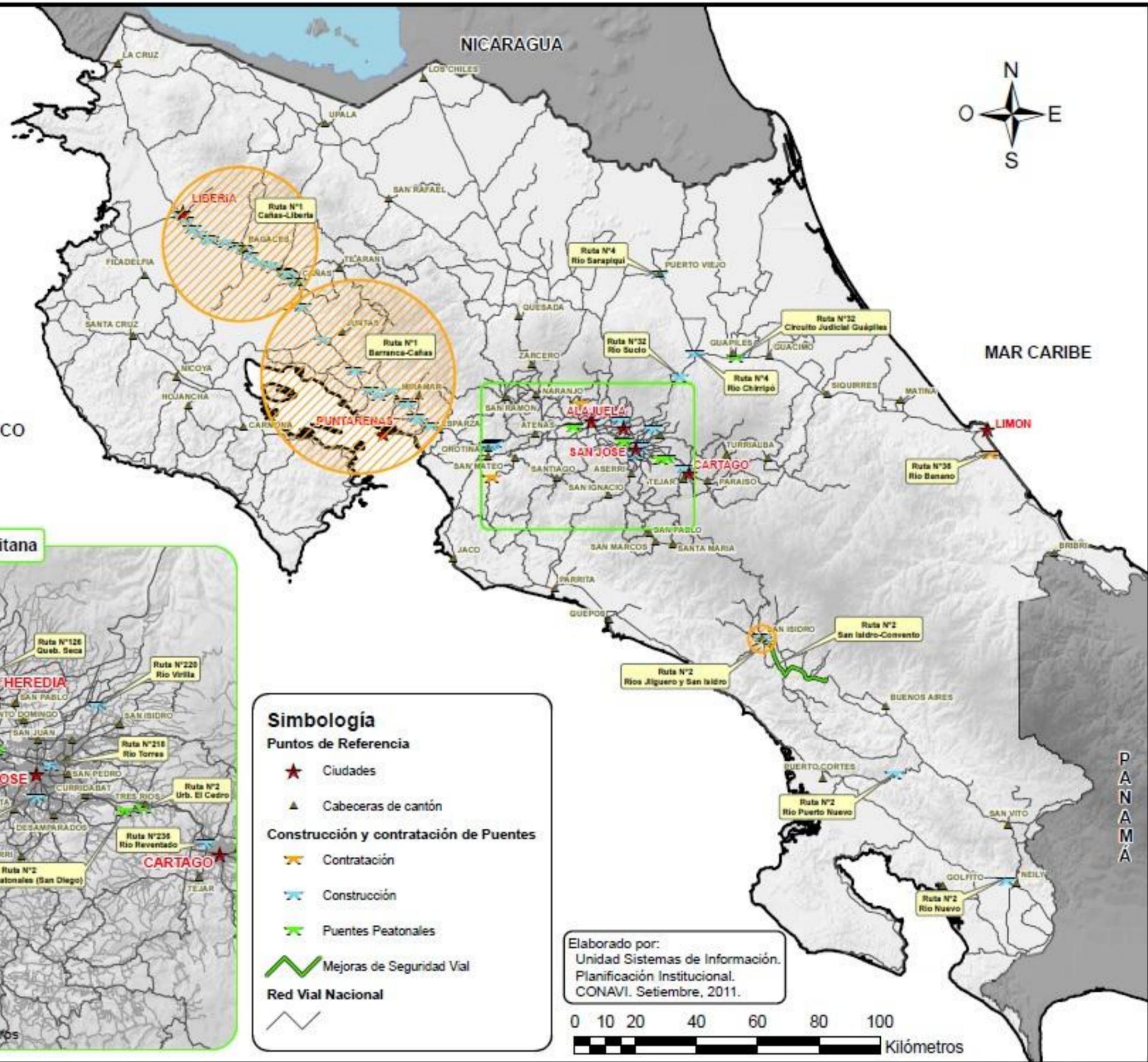
- Estudios de Factibilidad
- Elaboración del Diseño
- Elaboración Planos Catastro

Red Vial Nacional

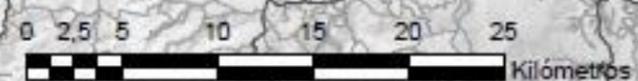
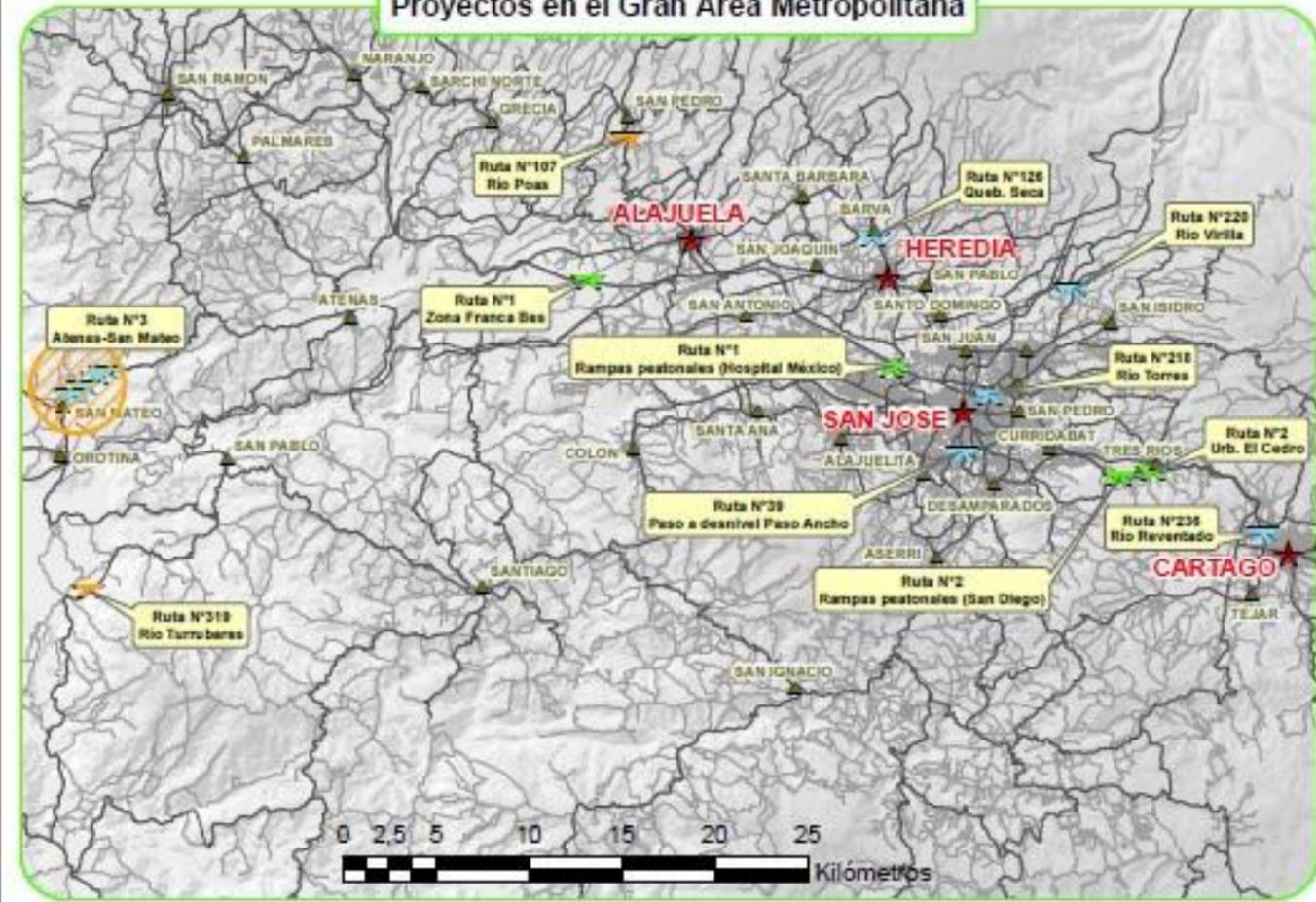
Elaborado por:
 Unidad Sistemas de Información.
 Planificación Institucional.
 CONAVI. Setiembre, 2011.



Contratación y Construcción de Puentes de la Red Vial Nacional



Proyectos en el Gran Área Metropolitana



Simbología

Puntos de Referencia

- ★ Ciudades
- ▲ Cabeceras de cantón

Construcción y contratación de Puentes

- 🚧 Contratación
- 🏗️ Construcción
- 🚶 Puentes Peatonales
- 🛣️ Mejoras de Seguridad Vial

Red Vial Nacional

Elaborado por:
 Unidad Sistemas de Información.
 Planificación Institucional.
 CONAVI. Setiembre, 2011.

