



INDICE

Indice	0
Introducción.....	3
Diagnostico institucional (Análisis FODA).....	21
Programación Estratégica Institucional	26
Matriz Anual de Programación Institucional:	27
Aspectos estratégicos institucionales	31
Política de Igualdad y equidad de género	33
GESTIÓN Y TRANSFERENCIA DEL CONOCIMIENTO	37
Ley 7600 Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad ..	39
Ley de control interno	40
Programas presupuestarios	43
Programa 01: Administración Superior.....	44
Programa 02: Conservación Via.....	45
Programa 03: Construcción Vial.....	46
Programa 04: Operación e inversión en rutas de peaje	47
Ingresos	48



Prioridades Institucionales	49
Asignación de recursos	51
Objetivos estratégicos institucionales:	52
Programación estratégica programa 01.....	54
administración superior.....	54
Programación estratégica programa 02	55
conservación vial.....	55
Programación estratégica programa 03	56
Construcción.....	57
Programación estratégica programa 04	56
Administración de Peaje.....	58
Detalle de proyectos de inversion.....	59
ANEXOS	60
Anexo No. 1	61
Acuerdo de aprobación del POI 2014	61
Anexo No. 2	62
Organigrama Institucional vigente	62
Anexo No. 3	63



Aval matriz anual de programación institucinal 2014	63
Anexo No. 4	64
Certificación de verificaclón de cumplimiento de requisitos de legalidad	64



INTRODUCCIÓN

La infraestructura vial reviste una enorme importancia en el desarrollo económico de un país. Las vías terrestres interconectan puntos de producción y consumo, por lo que el estado de las mismas determina en un alto porcentaje, el nivel de costos de transporte de mercancías, los cuales a su vez influyen en los flujos de comercio nacional e internacional de un país. Por esta razón, la construcción y el mantenimiento de las carreteras son temas que requieren de especial atención por parte del gobierno.

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2011-2014: “María Teresa Obregón Zamora” establece las líneas estratégicas de acción para promover el desarrollo del país, constituyendo el marco global para la política presupuestaria del sector público, tal es el caso de los Planes Quinquenales que a su vez determinan los Planes Operativos Institucionales que se traducen en Presupuestos Anuales de las entidades.

Cada una de las instituciones gubernamentales contribuye de manera programada y año con año avanza en el cumplimiento de las metas establecidas, de ahí que, este año es crucial para el desarrollo del país, se verá la consolidación de los logros alcanzados durante estos años, producto del esfuerzo por alcanzar la ruta hacia el desarrollo.

A partir de ello, corresponde a Planificación Institucional elaborar la propuesta del Plan Operativo Institucional del Consejo Nacional de Vialidad, plan que identifica los proyectos, actividades y tareas que se han de ejecutar durante el año, por parte de las áreas sustantivas responsables y con el aporte de cada una de las dependencias de apoyo que durante el ciclo de vida del proyecto participan de una u otra manera.



La estructura del Plan Nacional de Desarrollo considera una estructura sectorial, organizada en cuatro grandes ejes de la gestión pública, orientados a enfrentar los retos y las metas planteadas por la Administración Chinchilla Miranda.



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 propone 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.

EJE IV: COMPETITIVIDAD E INNOVACIÓN

SECTOR TRANSPORTES: METAS SECTOR

Obtener un porcentaje de inversión del sector transporte con respecto al PIB nominal de 2% al cierre del período 2011-2014 (Línea base 2009:1,95%)

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 al cierre del período 2011 - 2014. (Línea base 2009: \$0)

Reducir en un 5% el consumo (anual per cápita) energético derivado de hidrocarburos, producto de las acciones realizadas por el sector transporte al cierre del período 2011 - 2014. (Línea base 2009: 2,49 barriles per cápita).



SECTOR TRANSPORTES: CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

1- Avanzar un 70% en el proyecto Bernardo Soto - Sifón: (Preinversión 10%, Proceso Licitatorio 30% y Ejecución de Obra: 60%). Construir en un 100% los proyectos: Sifón-La Abundancia, y La Abundancia-Ciudad Quesada (Preinversión 10%, Proceso Licitatorio 30% y Ejecución de Obra: 60%).

2- Mejorar en un 100% los proyectos de la RICAM: Cañas-Liberia y Esterillos-Loma y avanzar un 64% en el proyecto San José-San Ramón.

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.

5- Conservar 4.250 km de la Red Vial Nacional durante cada año de vigencia del plan (3.500 km de la red pavimentada y 750 km de la red en lastre y tierra).

(*) El proyecto Cañas-Liberia incluye 19 puentes

Según, se indicó, 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 2014 promueven una Planificación y Programación Presupuestaria orientada a resultados.



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

GENERALIDADES

MERCADO PÚBLICO (MERCADO META)

Para lograr cumplir eficientemente con los objetivos institucionales, el Consejo Nacional de Vialidad orienta su accionar hacia la conservación y construcción de las carreteras, rutas de travesía y puentes de la Red Vial Nacional, dirigidos a un mercado público entendido éste como el sector de población hacia el cual se dirigen los bienes y servicios que genera institución.

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

La administración de la Red Vial Nacional, corresponde según la Ley N° 7798 al Consejo Nacional de Vialidad. Esta red está constituida de la siguiente manera:

Carreteras primarias

Red de rutas troncales, que sirven como corredores caracterizados por volúmenes de



Carreteras secundarias

Tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

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

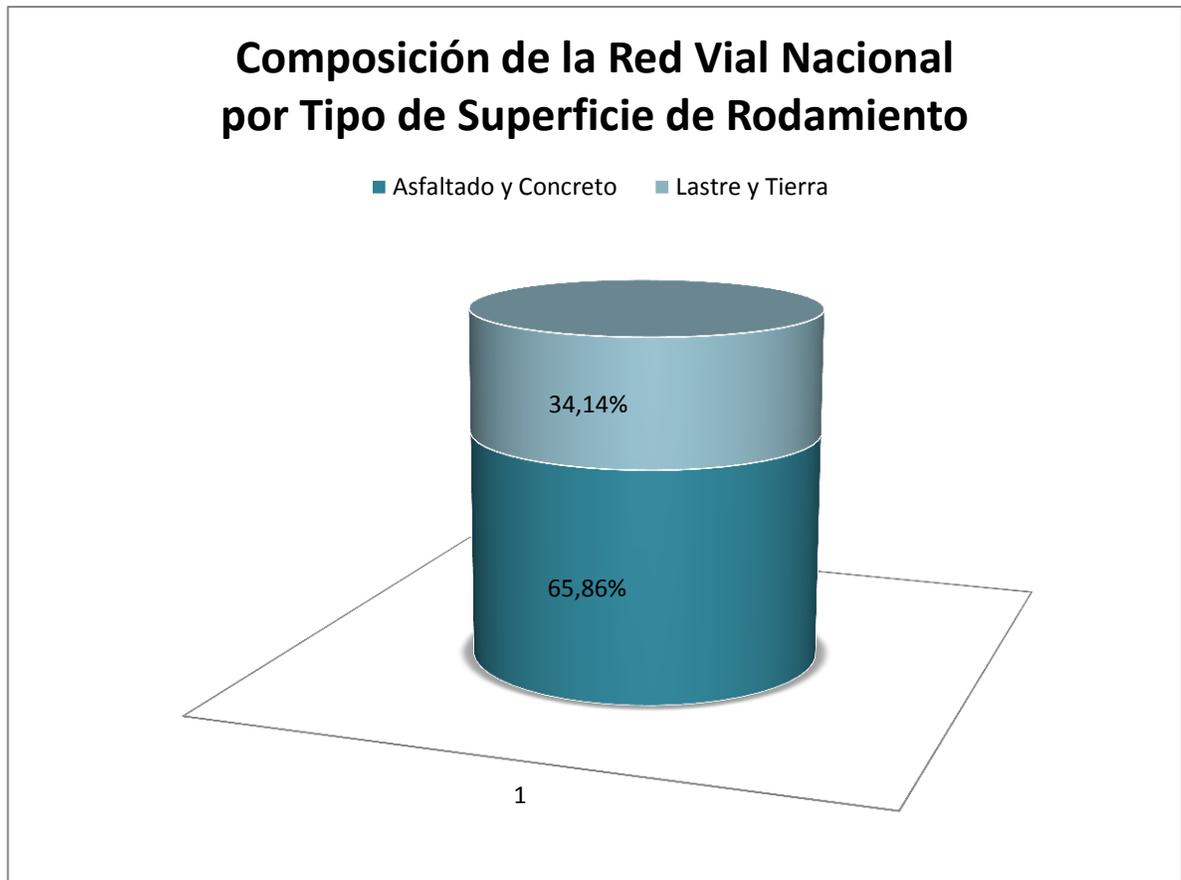
Carreteras terciarias

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; la Red Vial Nacional incluye además algunas importantes calles urbanas que pueden incluirse como calles de travesía (conexiones urbanas).

Estas últimas pertenecen a la red cantonal pero de 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 7.795,10 Km, de los cuales un 65,86% está revestido (5.200,10 km tienen superficie de ruedo en asfalto o concreto) y un 34,14% presenta superficie expuesta: 2.595.0 km (en lastre un 34% y en tierra, un 1,14%).





ASPECTOS ORGANIZACIONALES

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

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

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



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

i. Conservación:

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.

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.



Mantenimiento periódico

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

ii. 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.



iii. 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 ruedo 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...

iv. Reconstrucción:

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

v. Construcción de obras viales nuevas:

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

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



En cuanto a los costos administrativos, dispuso que estos no deban superar un 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° 7798.
- ✚ 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° 7798.
- ✚ Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

No obstante, el 9 de julio del 2001, en el Alcance N° 53 de la Gaceta N° 131, se publicó la Ley N° 8114 “Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias”, modificó el destino del impuesto único al combustible y lo fijó en un 33,5% del producto anual



de los ingresos provenientes de la recaudación de este impuesto, del cual se destinará un 30% al CONAVI y el 3,5% restante a favor de FONAFIFO (Fondo Nacional de Financiamiento Forestal).

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

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

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

² Artículo 6° de la Ley N° 7798



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

La Ley 8114 de Simplificación y Eficiencia Tributaria fue reformada, mediante Ley N° 8603 publicada en La Gaceta N°196 del 11 de octubre de 2007; indica “Artículo5.- Destino de los recursos Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, un veintinueve por ciento (29%) se destinará a favor del Consejo Nacional de Vialidad (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.

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 se requieran tanto para 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 misma red (proyectos de rehabilitación, reconstrucción, construcción); con el fin de dotar al país de la infraestructura vial necesaria 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 aportes del ente rector y del gobierno en lo referente a 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 2.813 entre puentes y estructuras de drenaje mayor, muchos de los cuales tienen ya cerca de 50 años de construcción, 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 y en razón de ello, el artículo 4 de la misma ley establece los siguientes objetivos del CONAVI:

- ✚ Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación Sectorial de MOPT.
- ✚ Administrar su patrimonio.
- ✚ Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.



- ✚ Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de calidad.
- ✚ Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- ✚ Celebrar contratos o prestar servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.

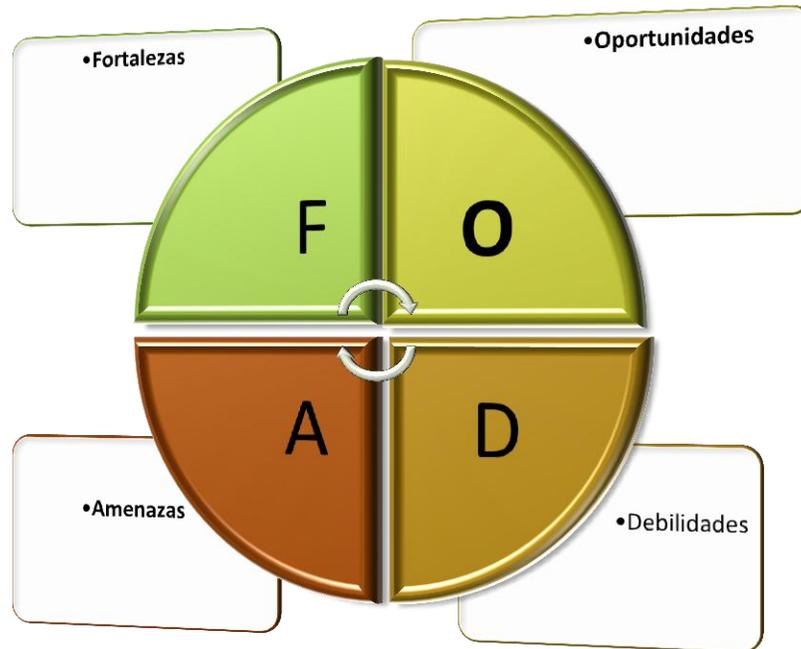
DIAGNOSTICO INSTITUCIONAL (ANALISIS FODA)

El análisis FODA es una herramienta que permite conformar un cuadro de la situación actual de la organización, permitiendo de esa manera obtener un diagnóstico preciso que permita en función de ello tomar decisiones acorde con los objetivos y políticas.

De entre estas cuatro variables, tanto las fortalezas como debilidades son interna de la organización, por lo que es posible corregirlas.

En cambio las oportunidades y las amenazas son externas por lo que en general resulta muy difícil poder modificarlas.

Proporciona información necesaria para la implantación de acciones y medidas correctivas.



FORTALEZAS

- ✚ Se dispone de recurso humano altamente capacitado y con mucha experiencia, con una participación significativa de profesionales en diversas áreas.
- ✚ Existencia de un Plan Nacional de Transporte para el período 2011-2035 que dirige las acciones en esta materia y busca una modernización integrada de nuestro sistema de transporte.
- ✚ Es posible contratar servicios de Profesionales y técnicos para desarrollar las funciones asignadas a cada una de las unidades sustantivas de la Entidad.



- ✚ En lo que respecta al Fondo de Peajes, genera y dispone de sus propios recursos.
- ✚ Se dispone de un Plan Informático, que establece las pautas necesarias para el avance tecnológico de la institución, incluyendo procesos de conectividad en las diferentes regiones del país.
- ✚ Posibilidad de actualización del equipo de cómputo.
- ✚ Existencia de un Plan Operativo Institucional y Presupuesto que orienta las acciones en materia de infraestructura de la Red Vial Nacional a corto plazo.

OPORTUNIDADES

- ✚ El acceso a empréstitos externos multilaterales, lo cual permite mayor capacidad de intervención en el desarrollo de proyectos que contribuyan a soluciones integrales de la Red Vial Nacional de carreteras y puentes.
- ✚ Prioridad establecida en el Plan de Gobierno actual y Plan Nacional de Desarrollo, en materia de infraestructura vial.
- ✚ La redefinición de la clasificación funcional de caminos públicos, que se incluye en el Plan Nacional de Transportes, lo cual permite mejorar la atención de la Red Vial Nacional, acorde con las necesidades del país.
- ✚ Posibilidad de establecer convenios y programas de capacitación con otras entidades.
- ✚ Posibilidad de implementar nuevos procesos de contratación (niveles de servicio, contratos integrales, etc).



DEBILIDADES

- ✚ La contratación del recurso humano de planta está sujeta a las disposiciones del Servicio Civil, lo cual no permite remuneraciones competitivas y acordes con la responsabilidad del personal.
- ✚ Los recursos que se reciben son insuficientes para rescatar una red vial en muy mal estado.
- ✚ Los recursos que requieren los procesos de expropiación son significativos.
- ✚ La infraestructura y la tecnología empleada en las estaciones de cobro de peaje, son insuficientes para las necesidades requeridas.
- ✚ Los procesos de contratación de obras necesitan ser revisados y actualizados para adaptarlos a las condiciones en que se encuentran las empresas participantes en la industria de la construcción de carreteras del país, con el fin de promover su desarrollo financiero, organizacional y tecnológico.
- ✚ Existencia de diseños de proyectos desactualizados e incompletos, lo cual afecta considerablemente la programación de las etapas previas y ejecución de obra de los proyectos.
- ✚ Dependencia de otras entidades públicas que son responsables de la relocalización de los servicios públicos, las cuales operan de manera independiente sin tomar en cuenta las prioridades y programación de proyectos del CONAVI.
- ✚ Carencia de un sistema especializado en gestión de redes viales.



AMENAZAS

- ✚ Que el gobierno central no comprenda la verdadera dimensión del estado de la Red Vial Nacional, su ritmo de deterioro, y las verdaderas necesidades de recursos para atenderla adecuadamente. Lo cual implicaría que al ritmo de deterioro en un plazo cercano, el porcentaje de red en estado regular, pueda engrosar el de mal estado, más allá del alarmante valor actual.
- ✚ Que la situación fiscal del país se deteriore aún más, y que los recursos que transfiere el Ministerio de Hacienda al CONAVI se demoren o disminuyen, ocasionando problemas de caja en el pago a contratistas o limitando las posibilidades de contratación de diseños y proyectos de rehabilitación, reconstrucción o mejoramiento.
- ✚ Política nacional de recorte presupuestario en partidas y subpartidas muy susceptibles para la función específica que deben cumplir las instituciones del Estado.
- ✚ A lo interno de las diferentes instituciones que velan directamente por el funcionamiento del Estado Costarricense (Contraloría General de la República, Ministerio de Hacienda, Autoridad Presupuestaria, Ministerio de Planificación y Política Económica), los técnicos no aplican criterios unificados para analizar y emitir razonamientos sobre los diferentes asuntos institucionales sometidos a su valoración.
- ✚ El aumento del precio del petróleo, que encarece sensiblemente los proyectos viales así mismo las políticas superiores del Gobierno.



- ✚ La aparición de monopolios y oligopolios de proveedores de CONAVI con gran poder negociador, ya que da cantidad de proveedores de CONAVI para proyectos viales ha ido disminuyendo con el tiempo, lo cual provoca que los contratos se concentren en pocas empresas.

PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL

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

De acuerdo con los Lineamientos Técnicos y Metodológicos la Programación Estratégica Institucional 2014 se compone de tres elementos fundamentales:

- ✚ La Matriz Anual de Programación Institucional (MAPI-2014)
- ✚ Los aspectos estratégicos de la entidad.
- ✚ La programación estratégica a nivel de programa.

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



MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACIÓN INSTITUCIONAL:

El primer instrumento, es decir, la MAPI – 2014, 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.*

De conformidad con el procedimiento establecido, CONAVI remitió al Sr. Ministro del Sector la MAPI – 2014 para el dictamen de vinculación respectivo. El aval fue recibido mediante oficio DMOPT-4892-2013 de fecha 23 de setiembre de 2013.

Debido a que algunos de los procesos de contratación de los proyectos han sufrido atrasos, eso afecta las acciones estratégicas definidas en el PND, que mediante el oficio DMOPT-1980-2013 se indicó a MIDEPLAN valorar la posibilidad de realizar algunos ajustes a la MAPSESI 2013; la respuesta fue que por ser el 2014 la conclusión de las metas del PND no se consideró pertinente autorizar los cambios solicitados en la MAPSESI y se espera que se realicen ajustes en el avance correspondiente para conclusión de los proyectos definidos.

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:

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



- ✚ Construcción de la nueva carretera a San Carlos: Del 60% de ejecución se tiene programado el 51,7% de la etapa de ejecución de obra.

- ✚ Sección Bernardo Soto-Sifón: Avance del (Meta 61% (1% de Preinversión, 30% del proceso licitatorio y 30% de la etapa de ejecución).

- ✚ Sección La Abundancia-Ciudad Quesada: Avance 60% de la etapa de ejecución de obra.

- ✚ Mejoramiento de la Ruta Nacional N°1, sección Cañas-Liberia:32,69% : Concluir Mejoramiento vial :18,24% de ejecución (40% de la etapa de ejecución, Concluir Pasos: 8,5% de ejecución (8,4% de la etapa de ejecución, 0,1 % licitatorio) y concluir Puentes: 5,94% de ejecución (99% etapa de ejecución de obra)

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

- ✚ Avance del proyecto Diseño y Construcción del paso a desnivel Ruta Nacional N°.39 (Rotonda de Paso Ancho), que corresponde 51% de ejecución, que equivale al 85% de ejecución de obra.



- ✚ Avance del proyecto Diseño y Construcción en la Ruta Nacional 3, sección Intersección Pozuelo (Radial la Uruca R.N.108), Intersección Jardines del Recuerdo (R.N.106). 72% (12% del proceso licitatorio y 60% de ejecución, que equivale al 100% de la etapa de ejecución de obra).

- ✚ Construir 38 puentes de la Red Vial Nacional.

- ✚ Conservar 4.250 km (3.500 km de la red en asfalto y 750 km de la red en lastre).

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

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

La definición y asignación presupuestaria como aporte del CONAVI en esta meta, se determinará una vez se tenga conocimiento de los requerimientos por parte del Consejo de Transporte Público e Ingeniería de Tránsito; no obstante la participación del CONAVI para el próximo año se verá reflejado a través de los proyectos de conservación vial en las rutas intersectoriales.

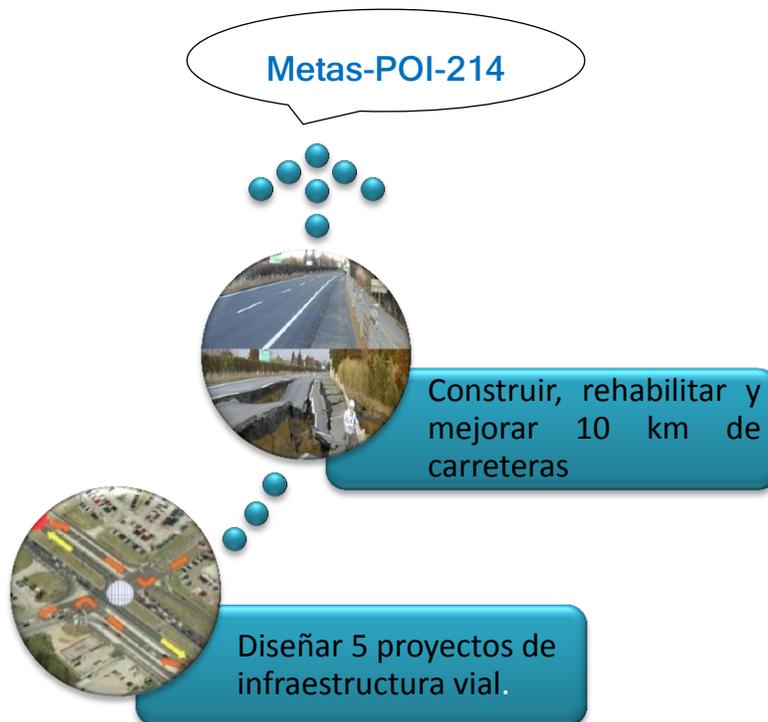
Reorganizar el transporte público del Área Metropolitana de San José, con accesibilidad universal.



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

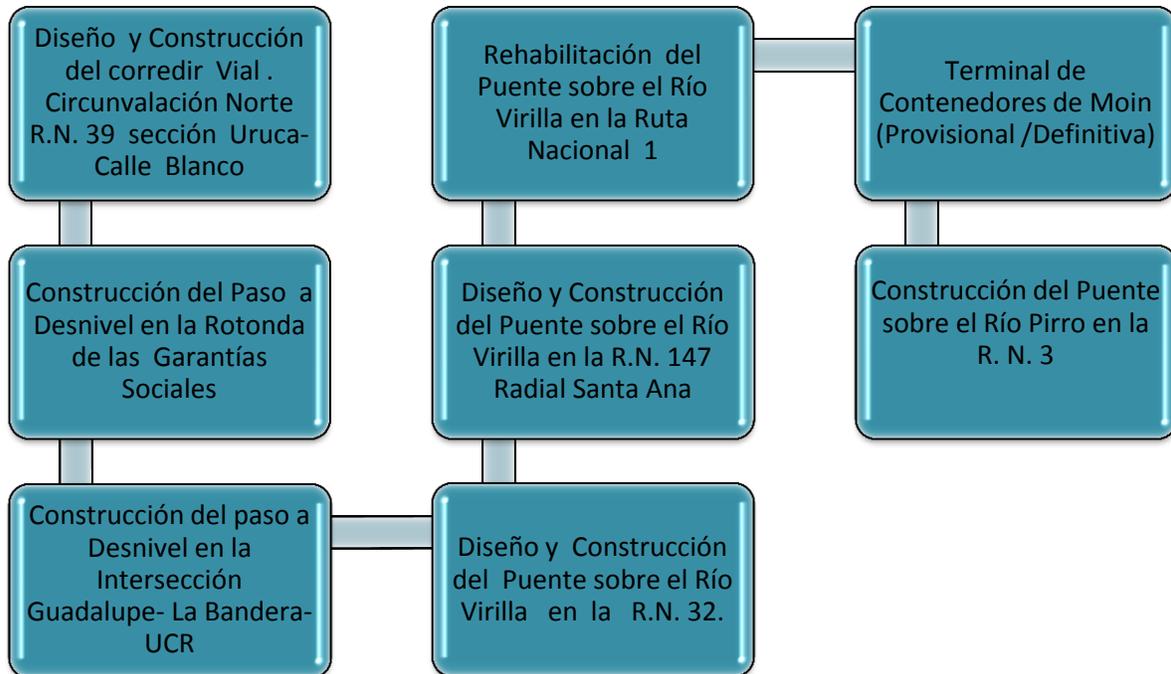
Como meta de CONAVI se incluye la ejecución de obras de mejora en seguridad vial en la Ruta Nacional No.2, sección San Isidro-Río Convento.

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





Asimismo, para el plan operativo 2014 se están incluyendo los proyectos con financiamiento del segundo préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica, BCIE con recursos asignados para estudios y diseños de los siguientes proyectos:



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 2014.



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”: interprovinciales o de larga distancia.

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.



POLITICA DE IGUALDAD Y EQUIDAD DE GÉNERO

Durante los últimos años el Estado costarricense viene trabajando en una serie de acciones institucionales para la promoción de la igualdad y la equidad de género. Con la puesta en marcha del Plan Nacional de Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres (PIOHM), elaborado durante los años 1994-1998, se logró recoger las necesidades e intereses de las mujeres expresadas en ocho ejes de trabajo, 47 objetivos y 192 acciones estratégicas que involucraron a 32 instituciones, además hizo evidente la carencia de un instrumento de política pública que garantice la no discriminación del Estado costarricense a las demandas particulares de las mujeres. Por lo que a partir de 1994, se incorporaron ejes para atender problemas y necesidades específicas de las mujeres en los Planes Nacionales de Desarrollo.

Para dar mayor apoyo se crea el INAMU, que establece en su Artículo 3, que como uno de sus fines: *“Formular e impulsar la política nacional para la igualdad y equidad de género” en coordinación con las instituciones públicas.*”

Paralelamente, el tema trascendió al Gobierno Central y se extendió rápidamente al conjunto del Estado. Esto conllevó a la creación de la Política Nacional de Equidad e Igualdad de Género 2007-2017, como un instrumento de intervención y planificación institucional que orienta a las diferentes dependencias sobre los principios que deben regir su actuación y el tipo de acciones que deben impulsarse para generar cambios estructurales inmediatos, distribuir oportunidades de integración social e institucionalizar valores socialmente consensuados.



Si bien cierto el Gobierno de la República ha realizado esfuerzos, aún quedan retos y metas en los cuales Costa Rica debe seguir trabajando para disminuir las brechas sociales y adoptar nuevos rumbos; el Plan Nacional de Desarrollo actual” incorporó propuestas específicas o bien ejes transversales en la implementación de diversas acciones que apuntan a la equidad de género a nivel del Plan:

- ✚ Aumentar la empleabilidad.
- ✚ Acceso a la educación y a la formación, dando énfasis a población joven, las mujeres y en general grupos sociales vulnerables de las zonas de mayor rezago.
- ✚ Procurar un aumento del gasto social y una modernización de la política social para que se usen más eficientemente los recursos que el país asigna a la reducción de las desigualdades y al combate de la pobreza.

El Consejo Nacional de Vialidad como cualquier otra institución de gobierno tiene el deber de fortalecer acciones a favor de la igualdad y equidad de género, para ello ha definido dos ejes estratégicos:

- 1- Eje: Formación y capacitación permanente de igualdad y equidad de género para los funcionarios y funcionarias del CONAVI.
- 2- Eje Una política de igualdad y equidad de género del CONAVI y su plan de acción.

Para cumplirlos se partirá de un diagnóstico participativo institucional de género, que permitirá identificar los avances, necesidades y retos para incorporación de la perspectiva de género en los procesos que realiza el CONAVI.



En ese proceso es fundamental la participación de la Dirección Gestión del Talento Humano, principalmente en la coordinación con todas las dependencias de la Institución para la implementación del plan de capacitación.

Para logra cumplir con los ejes planteados se han definido objetivos, que permitan acciones claras y concisas que conlleven a lograr a final del año el cumplimiento.

Objetivos

- Promover la igualdad y la equidad de género en la gestión institucional del Consejo Nacional de Vialidad.
- Promover la creación de la política de igualdad de género y monitorear su cumplimiento, así como la legislación nacional en materia de la igualdad de género.
- Elaborar un plan de capacitación.

La Política de Igualdad y Equidad de Género PIEG se definirá través de un proceso participativo, la cual tendrá dos etapas la primera estará dedicada a establecer la estrategia metodológica para la formulación de la PIEG del CONAVI.

Para desarrollar la estrategia se utilizarán los resultados que se obtendrán del diagnóstico institucional de género mencionado, los resultados se analizarán a la luz del actuar de la Institución con respecto Igualdad y Equidad de Género. Para la formulación de la política, de igual forma en un proceso participativo se considerará el trabajo realizado en otras instituciones públicas y se analizarán documentos



internacionales en la materia, además se analizará necesariamente todo el trabajo desarrollado por las diferentes dependencias del CONAVI.

Para iniciar el proceso participativo de consulta y la formulación de la Política se definirá un enlace por dependencia que se encargarán de aplicar guías de entrevista semi estructuradas que servirán de apoyo al equipo establecido para el diseño de la Política de Equidad de Género Institucional que deberá ser validada y formalizada.



GESTIÓN Y TRANSFERENCIA DEL CONOCIMIENTO

Durante los últimos años la innovación ha ido adquiriendo un papel cada vez más relevante en un número creciente de organizaciones, empresas, instituciones e incluso naciones. A fin de cuentas, las entidades innovadoras están mejor preparadas para operar en entornos inestables y, de este modo, responder más rápidamente a los cambios y oportunidades que puedan surgir.

Sin embargo, para que la innovación sea realmente útil, favoreciendo así los intereses de quien hace uso de ella, debe cumplir un requisito básico: que responda a las necesidades y demandas de la sociedad.

Pero para lograr una gestión eficaz del conocimiento en cualquier organización, es preciso hacer un uso intensivo de las nuevas tecnologías, utilizando aquellas herramientas que favorezcan y promuevan de forma eficiente tanto la gestión del conocimiento como su transferencia. En este sentido, han surgido nuevas y variadas posibilidades como la Internet y la Web.

Las organizaciones deben incluir entre sus misiones la gestión de transferencia del conocimiento que poseen, por eso, en los últimos años ha empezado a producirse una evolución natural que dirige el concepto de transferencia de tecnología hacia un concepto más global, el de transferencia del conocimiento, en el que se concede más valor al conocimiento de las personas vinculadas a la organización.

Para lograrlo, es necesario definir una estrategia de transferencia de conocimiento, partiendo de una definición clara de los objetivos, considerando su desarrollo en el



idioma y la cultura de los clientes, la planificación del proceso y de los recursos disponibles para implementar exitosamente dicha transferencia, así como su difusión y promoción.

La Ley 7798, para la creación del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), establece que es competencia de la Institución “promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial”. En cumplimiento a ello y a la recomendación de la Contraloría General de la República en su informe DFOE-OP-21-2008, se elabora el Reglamento para la Promoción de la Investigación y Desarrollo de la Transferencia Tecnológica en el campo de la Construcción y Conservación Vial del CONAVI según Decreto 36783 MOPT.

Con el reglamento se pretende promover en forma integral la transferencia del conocimiento en las diversas áreas, como son la tecnología, el medio ambiente, los sistemas de transporte, el desarrollo humano, los sistemas de gestión de calidad, la cultura organizacional, la planificación estratégica y los sistemas administrativos.

Para el presente período se han definido los objetivos en los que se trabajará:

1. Formular e implementar el proyecto de REVISTA VIAL DEL CONAVI.
2. Formular el plan de gestión del conocimiento para el CONAVI

La revista es uno de los compromisos asumidos por el CONAVI en el Decreto 36783 MOPT que se utilizará para el fomento del conocimiento, tanto a lo interno como externo del CONAVI, con el propósito de mejorar la calidad de la gestión de la



obra vial nacional. Convirtiéndose en un espacio propicio, de alta calidad, para difundir investigaciones de los funcionarios del CONAVI, así como de profesionales y académicos nacionales y extranjeros, cumpliendo con el mandato de la ley constitutiva del CONAVI.

LEY 7600 IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La Ley 7600 nace como una respuesta a la lucha iniciada en la década de los ochenta, surge con el Movimiento de Vida Independiente y Autonomía Personal, luego de que las personas lisiadas de guerra se organizaron para exigir mejores condiciones de vida. Éste plantea que la discapacidad es un asunto de la persona y de la sociedad, la cual tiene la responsabilidad de eliminar las barreras existentes para el cumplimiento de los derechos humanos, el acceso universal y la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidades.

Este paradigma implicó cambios en la legislación, Costa Rica por su parte, firmó varios Convenios Internacionales sobre el tema y creó la Ley 7600 de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad y su Reglamento, y trajo como consecuencia cambios en todos los ámbitos: tales como las modificaciones en las oportunidades del entorno que incluyen condiciones de acceso físico, educación, trabajo, créditos blandos para vivienda, entre otros.



El CONAVI como cualquier otra institución de gobierno ha incorporado en los proyectos que desarrolla, los elementos necesarios para contribuir con la accesibilidad universal, tales como rampas de acceso, barandas, aceras, entre otros.

Para el usuario de la infraestructura vial: se cuenta con la Comisión de Accesibilidad en materia de Discapacidad; dentro del quehacer y alcance de la misma se encuentra el realizar visitas a los diferentes proyectos constructivos del CONAVI para verificar el cumplimiento de requerimientos correspondientes a la Ley 7600 principalmente en lo relacionado con las especificaciones de puentes peatonales, aceras, cuadrantes y rampas en el puente vehicular, entre otros.

Para el cliente interno y los usuarios del edificio del CONAVI, se han implementado mejoras para contar con los mecanismos y dispositivos necesarios, orientados bajo el concepto de Universalidad en el contexto de la accesibilidad para colaboradores, visitantes y usuarios en general, siendo este un eje esencial para la sensibilización y concienciación de la población laboral.

Así mismo se realizan coordinaciones en el tema, con el Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial.

LEY DE CONTROL INTERNO

El CONAVI ha conformado una Comisión de Control Interno Institucional que ha venido trabajando hace varios años, integrada por nueve funcionarios con representación de las unidades sustantivas y de apoyo, además de la Dirección



Ejecutiva. Por su parte la Unidad de Control Interno está conformada por dos personas que son el brazo ejecutor de la Comisión y facilitador en la implementación de los procesos del Sistema de Control Interno.

La socialización del tema se ha realizado con capacitaciones a los funcionarios, alcanzando en el 2013 un 78% de la población (incluyendo el personal destacado por convenio con el MOPT) permitiendo la homologación de conceptos y mejorando los resultados con la implementación de ambos procesos.

Según lo establece la Ley de Control Interno, el CONAVI realiza anualmente su proceso de Autoevaluación, en el cual cada dependencia participa bianualmente, de forma que un año se autoevalúan las dependencias del área sustantiva principalmente y el año siguiente las dependencias que integran el área de apoyo y asesoría por ejemplo.

Asimismo, se establece una muestra representativa, es decir una cantidad de funcionarios para que en la dependencia participe del proceso, llenando en primera instancia el cuestionario y luego en grupo y bajo la coordinación del enlace de la dependencia elaborar el Plan de Acción correspondiente. Posteriormente la Unidad de Control Interno, consolida lo reportado y elabora el respectivo Informe Institucional, que es conocido y discutido por la Comisión de Control Interno Institucional, la Dirección Ejecutiva y el Consejo de Administración. Actualmente participan en la Autoevaluación 12 dependencias que incluye a 61 participantes con titulares subordinados y enlaces.

Como se ha mencionado en otros apartados, el uso de las herramientas tecnológicas ha y puede facilitar la implementación de algunos procesos, tal es el caso del



SIVARI un sistema desarrollado en principio por el MOPT y al hacerlo de uso para sus Consejos, CONAVI se dio a la tarea de llevar la herramienta a un ambiente web, para facilitar el acceso desde cualquier lugar del país siempre que exista el servicio de internet.

Así las cosas, en el 2012 se utilizaron por primera vez la herramienta para implementar el SEVRI, con resultados muy favorables, aún así se identificaron algunas posibilidades de mejora para el sistema y el usuario, por lo que el presente año la herramienta tiene unos cambios, innovando con la implementación de la Autoevaluación y el SEVRI.

En el SEVRI participan anualmente todas las dependencias, evaluando uno de sus objetivos con mayor riesgo, el cual es seleccionado por el titular subordinado, la evaluación es realizada por los responsables e involucrados en el cumplimiento del objetivo.



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 VIA

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.





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.





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).

ADMINISTRACIÓN DE PEAJES





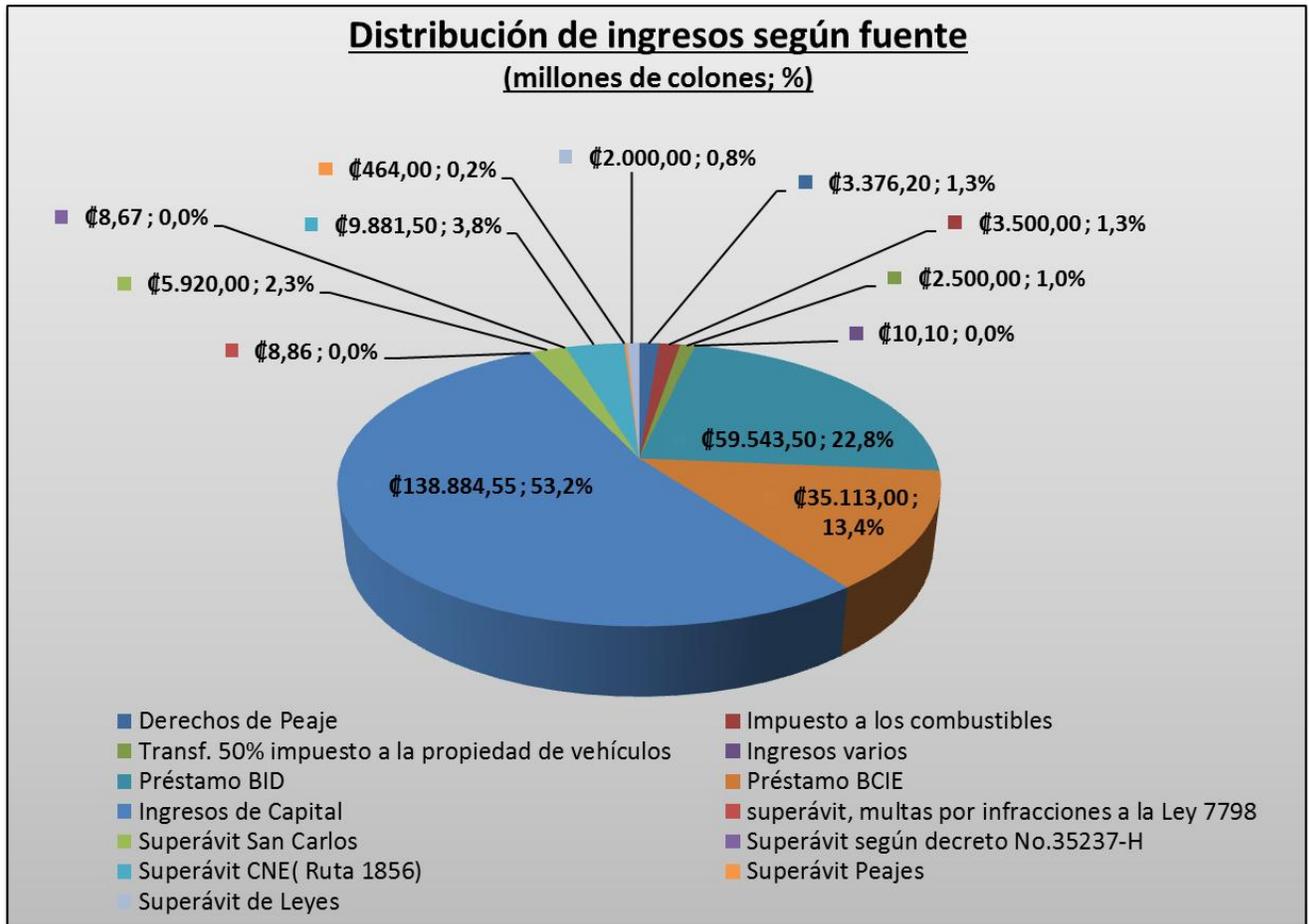
INGRESOS

Los ingresos del Consejo Nacional de Vialidad para el año 2014 se estiman en ¢261.210.3 millones. Del total de ingresos presupuestados, ¢257.370.0 millones corresponden al Fondo Vial y ¢3.840.3 millones al Fondo de Peajes.

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

- Derechos de Peaje: ¢3.376.2 millones.
- Impuesto a los combustibles: ¢3.500.0 millones.
- Transferencia del 50% del impuesto a la propiedad de vehículos según Ley 7798: ¢ 2.500.0 millones.
- Ingresos varios: 10.1 millones
- Préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): ¢59.543.50 millones.
- Préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): ¢35.113.0 millones.
- Ingresos de Capital ¢138.884.55 millones
- Otros Ingresos:
 - o Superávit, multas por infracciones a la Ley 7798 de normas, pesos y dimensiones, venta de carteles: ¢ 8.86 millones.
 - o Superávit según decreto No.35237-H: ¢ 8.67 millones
 - o Superávit San Carlos: ¢5.920.00 millones
 - o Superávit CNE(Ruta 1856): ¢9.881.50 millones
 - o Superávit Peajes: ¢ 464.00 millones
 - o Superávit de Leyes: ¢2.000.00 millones

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



Fuente: Presupuesto Ordinario 2014. Departamento de Presupuesto, Dirección Financiera

PRIORIDADES INSTITUCIONALES

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



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

Partiendo de este esquema, se establecen las siguientes prioridades institucionales para el año 2014:

- ✚ 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 2014 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 Gerencia de Contratación de Vías y Puentes
- + 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 4.250 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 y ocho puentes de la Red Vial Nacional.

En los siguientes cuadros, se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2014, los cuales permitirán el cumplimiento de las prioridades y los objetivos antes mencionados.



**PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA PROGRAMA 01
ADMINISTRACIÓN SUPERIOR**



**PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA PROGRAMA 02
CONSERVACIÓN VIAL**



**PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA PROGRAMA 03
CONSTRUCCIÓN VIAL**



**PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA PROGRAMA 04
ADMINISTRACIÓN DE PEAJES**



DETALLE DE PROYECTOS DE INVERSION

En las páginas siguientes se presenta el listado de proyectos considerados en el POI 2014, los cuales permitirán el cumplimiento de las metas establecidas.



ANEXOS



ANEXO NO. 1
ACUERDO DE APROBACIÓN DEL POI 2014



ANEXO NO. 2
ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL VIGENTE



ANEXO NO. 3
AVAL MATRIZ ANUAL DE PROGRAMACIÓN INSTITUCIONAL
2014



ANEXO NO. 4
CERTIFICACIÓN DE VERIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE
REQUISITOS DE LEGALIDAD