

## Plan Operativo Institucional 2015

### Índice

Índice .....	0
Inducción.....	2
Vinculación del Plan de Gobierno con el Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante” 2015-2018 con las Metas Institucionales .....	3
Marco Legal.....	7
Aspectos estratégicos institucionales .....	10
Creación y funciones .....	10
Marco Estratégico .....	12
Programas Presupuestarios .....	14
Objetivos Estratégicos.....	15
Organigrama .....	16
Estructura Organizacional .....	17
Diagnostico Institucional.....	18

## Plan Operativo Institucional 2015

DAFO.....	18
Programación Estratégica Institucional.....	21
Transparencia y Rendición de Cuenta.....	27
Ingresos .....	29
Programa 01: Administración Superior.....	30
Programa 02: Conservación Vial.....	33
Programa 03: Construcción Vial.....	35
Programa 04: Operación e inversión en rutas de peaje .....	37
Seguimiento y Evaluación del Plan Operativo Institucional...	41
ANEXO 1 Aprobación del POI 2015.....	44
Aval de Vinculación – Ministerio de Obras Públicas y Transportes.....	44
ANEXO 2.....	45
Certificación de Verificación de requisitos del bloque de legalidad .....	45

## Plan Operativo Institucional 2015

### Inducción

EL Plan Operativo Institucional (POI) constituye un instrumento de gestión institucional, que define y organiza las acciones asignando los recursos de la Institución, durante el ejercicio presupuestario del año 2015; proveyendo así un marco de referencia a las unidades orgánicas; de acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante” 2015-2018.

El PND establece sectores de acción para promover el desarrollo del país en esta administración, uno de ellos es la infraestructura, un componente muy importante para promover el crecimiento económico de un país. El desarrollo de infraestructura mejora la productividad de un país, lo que trae como consecuencia que las empresas sean más competitivas y se estimule la economía de una región. La infraestructura en sí, no sólo mejorar la eficiencia de la producción, el transporte y las comunicaciones, sino que también ayuda a crear incentivos económicos tanto en el sector público como en el privado. La accesibilidad y calidad de la infraestructura en una región ayudan a que las decisiones de inversión de empresas nacionales tomen forma y determinan cuán atractiva es dicha región para inversionistas extranjera.

El Plan de Operativo Institucional del Consejo Nacional de Vialidad, es elaborado por Planificación Institucional, con la finalidad permitir que los responsables de las diferentes Unidades Orgánicas ejerzan su función en forma directa y hacer viable la toma de decisiones en forma racional y oportuna con relación a las actividades y metas consignadas concordante con los lineamientos técnicos vigentes.

## Plan Operativo Institucional 2015

### Vinculación del Plan de Gobierno con el Plan Nacional de Desarrollo “Alberto Cañas Escalante” 2015-2018 con las Metas Institucionales

#### Plan de Gobierno

La Administración actual desarrollo un plan enfocado en diez compromisos, entre ellos nos encontramos, **Desarrollar y Mejorar la Infraestructura de Transporte** para poder intervenir la red vial nacional para construir con prontitud las obras más urgentes según lo establecido en el Plan Nacional de Transporte 2011-2035.

Para lograrlo se definieron obras Estratégicas:

- ✚ Ampliación carretera San José -San Ramón: **Proyectos a cargo de CNC-MOPT**
- ✚ Ampliación de la ruta 32 a Limón: **Proyecto a cargo de MOPT (intersección Ruta 4 Limón)**
- ✚ Finalizar construcción del tramo Vuelta de Kopper –Chilamate: **Proyecto a cargo del MOPT**
- ✚ Finalización de la carretera Bernardo Soto -Ciudad Quesada con un enlace a Florencia.
  - ➡ Sección Bernardo Soto-Sifón sin financiamiento-proyecto por definir.
  - ➡ Sifón-La Abundancia en ejecución, concluye 2016.
  - ➡ Abundancia-Florencia en diseño, financiamiento BID.
  - ➡ Abundancia-Ciudad Quesada en diseño, financiamiento BID
- ✚ Mejoramiento completo y finalización de la carretera de Circunvalación.
  - ➡ Construcción sección Norte.
  - ➡ Construcción intercambios.
  - ➡ Paso Ancho, en construcción financiamiento BID
  - ➡ Garantías Sociales, en contratación para diseño y construcción Financiamiento BCIE.
  - ➡ Guadalupe-Bandera-Derecho UCR en contratación para diseño

## Plan Operativo Institucional 2015

Y construcción, financiamiento BCIE.

- ✚ Construcción del conector urbano Zapote –Hacienda Vieja. Mantenimiento de la Ruta No. 35 Las Tablillas(frontera con Nicaragua) - Los Chiles - Muelle.



Conservación Vial –Contratos de mantenimientos.

- ✚ Realizar los estudios para la construcción del corredor conocido como “Arco Norte de Anillo Periférico” que conecte las rutas a Caldera, General Cañas, a Limón y a Cartago.



Planificación Sectorial indica que es conocido como “Corredor interoceánico Caldera-Limón, complejidad.

- ✚ Mejora de los ejes viales mesoamericanos del de Transportes e iniciativas como Rescate de la Red Vial y Pensar en Costa Rica 2025 del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos



Ampliación de las sección Cañas-Liberia  
Financiamiento BID.



Otras secciones consideradas en el proyecto de  
Financiamiento por formalizar.

## Plan Nacional de Desarrollo

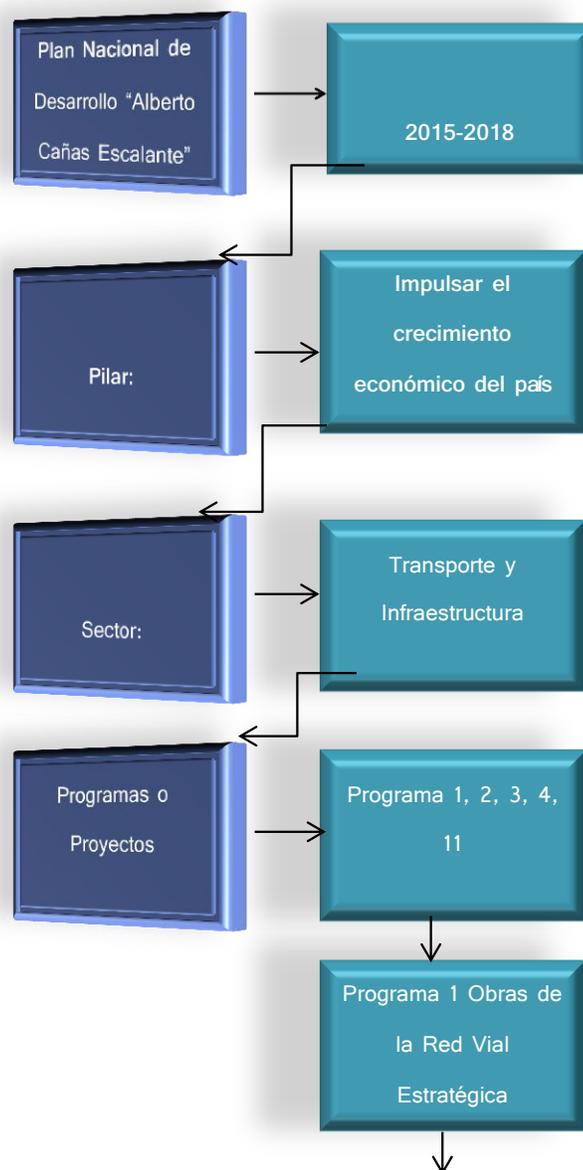
Según lo establecido en el artículo 2º del Reglamento a la Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, el Plan Nacional de Desarrollo es el *“marco orientador del Gobierno de la República que define las políticas que normarán la acción de gobierno para promover el desarrollo del país, el aumento de la producción y la productividad, la distribución del ingreso, el acceso a los servicios sociales y la participación ciudadana para la mejora de la calidad de la vida de la población. Establece de forma vinculante para las entidades públicas, los ministerios y demás órganos, las prioridades, objetivos y estrategias derivados de esas políticas, que han sido fijadas por el Gobierno de la República a nivel nacional, regional y sectorial”*.

## Plan Operativo Institucional 2015

*El PND involucra a todas los órganos entres y empresas públicas, que conforman el Sistema Nacional de Planificación se agrupan respondiendo a los siguientes pilares de Gobierno:*

- a) Luchar contra la corrupción y fortalecer un Estado transparente y eficiente;*
- b) Impulsar el crecimiento económico del país y generar más y mejores empleos;*
- c) Reducir la desigualdad y eliminar pobreza extrema.*

Gráfica: PND-2015-2018 con las Metas Institucionales



## Plan Operativo Institucional 2015



## Plan Operativo Institucional 2015

### Marco Legal

#### *Ley General de la Administración Pública:*

*La Ley No. 6227 –Ley General de Administración Pública‖ regula y establece los procedimientos administrativos para el manejo de los fondos o bienes del Estado y demás entes públicos.*

#### *Ley 8131 de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (LAFRPP).*

*El artículo 8 del Reglamento a la Ley 8131 establece que le “corresponderá a los órganos y entes del Sector Público, elaborar un programa de inversión pública de mediano y largo plazo, el cual se actualizará cada año y se presentará al Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica como parte del Plan Anual Operativo, para el dictamen respectivo de vinculación con el Plan Nacional de Desarrollo”, esto con el fin de compatibilizar la programación y la presupuestación de la Inversión Pública.*

#### *Ley No.7798 Creación del Consejo Nacional de Vialidad.*

*En el artículo 3 se creó, órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo de la red vial nacional, así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley.*

#### *Ley 8114 Simplificación y Eficiencia Tributaria.*

Reformada mediante la ley 8603, establece en su artículo 5 que del producto anual de los ingresos producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles un 29%

## Plan Operativo Institucional 2015

### *Ley 7088 Reajuste Tributario y Resolución*

Se reforma el inciso n) del artículo 9 de la Ley N.º 7088, Reajuste Tributario y Resolución 18a Consejo Arancelario y Aduanero CA, de 30 de noviembre de 1987, que en su momento fue reformado por el artículo 250 de la Ley N.º 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, para que se lea de la siguiente manera:

“Artículo 9.- Se establece un impuesto sobre la propiedad de vehículos automotores, embarcaciones y aeronaves, que se regirán por las siguientes disposiciones:

### **Ley No.8114 Simplificación y Eficiencia Tributaria.**

Para garantizar la eficiencia de la inversión pública en la red vial costarricense. mecanismo de fiscalización, especializado e independiente, creado en la ley N.º 8114 del 4 de julio del 2001, en sus artículos 5 y 6;

### **Ley No.7600 Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad.**

Accesibilidad para las personas con limitaciones físicas.

### **Ley No.8488 Emergencia y Prevención de Riesgo.**

Atención a desastre basado en la magnitud de los daños y las pérdidas.

### **Ley 8292 de Control Interno**

La Ley de Control Interno No. 8292, entra en vigencia a partir del año 2002. El sistema de Control Interno del CONAVI está compuesto por todas aquellas acciones implementadas por la administración para cumplir con sus objetivos entre éstos como mínimo, los que señala esta Ley a saber:

- ✓ *Proteger y conservar el patrimonio público, contra cualquier pérdida, despilfarro, uso indebido, irregularidad o acto ilegal.*
- ✓ *Exigir confiabilidad y oportunidad de la información.*

## Plan Operativo Institucional 2015

- ✓ *Garantizar eficiencia y eficacia de las operaciones.*
- ✓ *Cumplir con el ordenamiento jurídico y técnico.*

### Normas de Control Interno

En el año 2009 se incorporan las nuevas Normas de Control Interno para el Sector Público (N-2-2009-CO-DFOE).

Artículo 2° – Establecer que las –Normas de control interno para el Sector Público son de acatamiento obligatorio para la Contraloría General de la República y las instituciones y órganos públicos sujetos a su fiscalización, y que prevalecerán sobre cualquier normativa que otras instituciones emitan en el ejercicio de competencias de control o fiscalización legalmente atribuidas. Asimismo, que su inobservancia generará las responsabilidades que correspondan de conformidad con el marco jurídico que resulte aplicable.

### Ley 8422 Contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública

La Ley No. 8422 en su artículo 38, inciso h) indica como causales de responsabilidad administrativa del funcionario público, la omisión de someter al conocimiento de la Contraloría General de la República los presupuestos que requieran la aprobación de esa entidad.

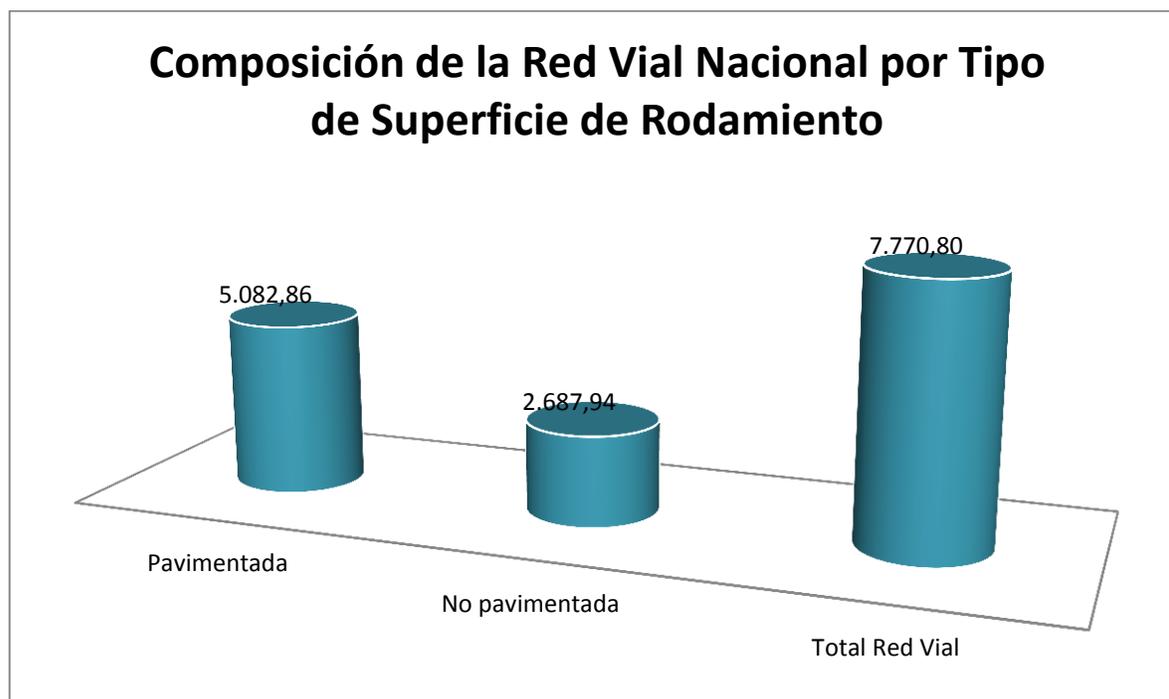
## Plan Operativo Institucional 2015

### Aspectos estratégicos institucionales

#### Creación y funciones

El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) fue creado en la Administración Figueres Olsen (1994-1998), como una institución con cierta flexibilidad administrativa y financiera, que mediante la figura de la contratación de la administración, llevará a cabo los proyectos viales nacionales que el país requiere en construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional.

En la actualidad, la Red Vial Nacional está constituida por 7.770,8 Km, de los cuales el 65.40% están revestidos (5.082.86 km) tienen superficie de ruedo en asfalto o concreto) y el 34.59% presenta superficie expuesta 2.687.94 km (es decir, en lastre o en tierra),.



## Plan Operativo Institucional 2015

La Red Vial Nacional, está construida de la siguiente manera:

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

*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.*

## Plan Operativo Institucional 2015

- ✚ *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.*

## Marco Estratégico

*Los aspectos estratégicos constituyen el marco general orientador de las acciones institucionales.*

### 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:*

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

## Plan Operativo Institucional 2015

### 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”:*

Garantizar el bienestar y desarrollo de Costa Rica, mediante la sostenibilidad de la red vial nacional, a través de contratos y convenios con terceros, que aseguren condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente.

### Política

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:



## Plan Operativo Institucional 2015

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.

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.

### Programas Presupuestarios

En el Presupuesto Ordinario se han establecido cuatro programas, a través de los cuales se realizan las asignaciones presupuestarias que permitirán atender las diversas actividades a desarrollar durante el año 2015.

- ✚ Programa 1 Administración Superior: *Soporta la función sustantiva de la Institución*
- ✚ Programa 2 Conservación Vial: *Se contratan las labores de Conservación*
- ✚ Programa 3 Construcción Vial: *Encargada del mejoramiento, reconstrucción y construcción de obras viales nuevas.*
- ✚ Programa 4 Operación e Inversión en Vías de Peaje *Encargada de administrar los Peajes en las principales Rutas Nacionales.*

Las principales fuente de ingresos es el impuesto a los combustible, seguido del financiamiento del primer Programa de Infraestructura Vial (PIV 1), Préstamo de BCIE,

## Plan Operativo Institucional 2015

San Carlos y otros, la transferencia por concepto de impuesto a la propiedad de vehículos.

### Objetivos Estratégicos

Se definieron los siguientes objetivos estratégicos partiendo de la Visión de la Institución.

- ✚ Establecer en 2 años una logística articulada entre las dependencias de la organización para lograr una gestión coordinada y oportuna con el fin de mejorar la calidad de las inversiones por medio del recurso humano capacitado para atender con calidad, eficacia y eficiencia el cumplimiento de la misión institucional.
- ✚ Mejorar a un 80% el Índice de Gestión Institucional (IGI) en un plazo de un año, a través de una efectiva planificación integral de las diferentes dependencias de la Institución, para concretar la misión del CONAVI, mejorando en desempeño e imagen institucional.
- ✚ Implementar y consolidar en un periodo de cuatro años un instrumento de Gestión Institucional que permita planificar y priorizar las intervenciones del programa de Conservación de la Red Vial Nacional Pavimentada.
- ✚ Lograr que un 75% de la Red Vial Nacional Estratégica se encuentre en buen estado (según los criterios de evaluación del LANAMME validados por la administración del CONAVI) en un plazo de 4 años.
- ✚ Alcanzar en un plazo de 4 años el nivel de servicio de acuerdo con la metodología del HCM para 67,2 km de carreteras con nivel funcional 1 según el PNT y 50 km en carreteras de otros niveles funcionales, de forma que se alcance un nivel de servicio C o superior.

## Plan Operativo Institucional 2015

- ✚ Mantener las rutas de la Red Vial Nacional, sujetas a cobro de tarifa de peaje, en buenas condiciones de transitabilidad que permitan el desplazamiento de la ciudadanía costarricense, y el desarrollo del sector productivo y turístico del país.

## Organigrama

El siguiente organigrama representa la estructura formal en la Institución, en el cual se visualiza la disposición interna de las dependencias de la organización, mostrando las relaciones que guardan entre si los órganos que la integran.



## Plan Operativo Institucional 2015

### Diagnostico Institucional

El presente análisis muestra en el entorno externo las principales oportunidades y amenazas así como para el interno las fortalezas y debilidades.

### DAFO

Es una herramienta estratégica de análisis de la situación de la institución, el DAFO permite obtener un diagnóstico de la organización y así implementar acciones y medidas correctivas.

#### Debilidades (Análisis Interno)

- ✚ 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.

## Plan Operativo Institucional 2015

- ✚ 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 (Análisis Externo)

- ✚ 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

## Plan Operativo Institucional 2015

emitir razonamientos sobre los diferentes asuntos institucionales sometidos a su valoración.

- ✚ El aumento del precio del petróleo, que encarece sensiblemente los proyectos viales así mismo las políticas superiores del Gobierno.
- ✚ La aparición de monopolios y oligopolios de proveedores de CONAVI con gran poder negociador, ya que la cantidad de proveedores de CONAVI para proyectos viales ha ido disminuyendo con el tiempo, lo cual provoca que los contratos se concentren en pocas empresas.

### FORTALEZAS (Análisis Interno)

- ✚ 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.

## Plan Operativo Institucional 2015

### Oportunidades (Análisis Externo)

- ✚ 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*).

## Programación Estratégica Institucional

La Ley N° 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (LAFRPP), del 18 de setiembre de 2001, busca propiciar que la obtención y aplicación de los recursos públicos, se realicen según los principios de economía, eficiencia y eficacia.

En este punto se detallan tanto las acciones estratégicas establecidas en el PND, como las definidas por la institución de conformidad con los lineamientos establecidos por el gobierno.

## Plan Operativo Institucional 2015

El Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018 “Alberto Cañas Escalante” establece programas de inversión en los cuales identifica algunas metas para el CONAVI:

### Programa Obras de la Red Vial Estratégica

#### Meta



Ampliación de la Ruta Nacional No.1, sección Cañas-Liberia

(Mejoramiento vial, Paso a Desnivel y Puentes)

Construcción del tramo Sifón-Abundancia.

Construcción Radial Abundancia-Ciudad Quesada.

### Programa Obras Urbanas de la Red Vial Nacional

#### Meta



Tres intercambios: - Garantías Sociales

Guadalupe, Derecho-UCR

Paso Ancho

Mejoramiento del tramo Pozuelo-Jardines del Recuerdo.

Construcción del tramo Norte de la carretera circunvalación

### Programa Construcción de puentes de la Red Vial Nacional

#### Meta



Construcción de 43 puentes

### Programa Conservación de la Red Vial Nacional

#### Meta



Mantenimiento Rutinario 3.450 km cada año

Mantenimiento Periódico 970 km cada año

## Plan Operativo Institucional 2015

### Programa de Obras Viales en Puestos Fronterizos

#### Meta



Construcción de la Ruta Nacional No.856, secciones de la Carretera 1 y 2.

Además de las metas anteriores, las cuales se encuentran vinculadas con el Plan Nacional de Desarrollo 2015-2018, el CONAVI también se ha comprometido a ejecutar las siguientes metas para el año 2014



**METAS-POI-2015**

#### Meta



Construcción-Rehabilitación-Mejoramiento de 10 km de la Red Vial Nacional



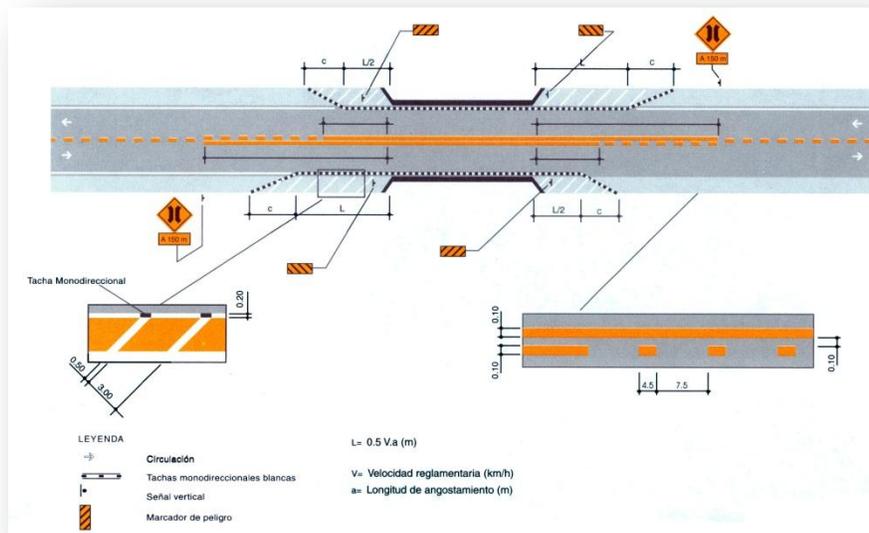
## Plan Operativo Institucional 2015

- ✓ Mejoramiento de la ruta nacional No. 616, Sección: La Managua - Cruce a Villanueva.
- ✓ 2a. Etapa del proyecto de mejoramiento de la Ruta Nacional N° 606, sección Guácima - Santa Elena.

Meta



Diseñar 5 proyectos de infraestructura Vial Nacional



- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional No.707, sección San Pablo de Turrubares - Ruta No.27.
- ✓ Mejoramiento de la Ruta Nacional No.624, sección Cóbano - Montezuma
- ✓ Diseño de la carretera 1856 Juan Rafael Mora Porras, sección Los Chiles - Río Pocosol (sección 1), sección Boca de Rio Sarapiquí-Delta

## Plan Operativo Institucional 2015

Costa Rica, sección Rio Pocosol - Rio Infiernito-Rio San Carlos-Rio Sarapiquí.

- ✓ Diseño de la ampliación de la Ruta Nacional No.106, sección Barreal de Heredia - Lagunilla-Jardines del Recuerdo
- ✓ Diseño del mejoramiento de la Ruta Nacional No.17, sección El Roble-Angostura -Cocal

Meta



Construir 15 puentes de la Red Vial Nacional



- ✓ Diseño y Construcción de Puentes en la Ruta Nacional No.3. sección: Atenas-San Mateo.

## Plan Operativo Institucional 2015

- ✓ Sustitución de puentes menores, Ruta nacional N° 249, sección: Campo Cinco - La Suerte. Sustitución de puentes menores, Ruta nacional N° 247, sección: Campo Cinco - Puerto Lindo.
- ✓ Sustitución de puente sobre Río Guatuso, Ruta Nacional No. 304, Límite Cantonal Desamparados – Aserrí.
- ✓ Sustitución de puentes menores, Ruta nacional N° 733, sección: San Rafael (Guatuso) - Chimurria.
- ✓ Sustitución de puentes menores, Ruta nacional N° 730, sección: Canalete - Colonia Puntarenas y Ruta nacional N° 138, sección: Colonia Puntarenas - Límite Cantonal Upala - Los Chiles (Río Rito).
- ✓ Sustitución de puentes menores, Ruta nacional N° 14, sección: Río Claro – Golfito.
- ✓ Diseño y Construcción estructura de drenaje mayor, Ruta Nacional N° 235, sección Estero de Quepos.
- ✓ Rehabilitación del puente sobre el Río Sarapiquí, Ruta Nacional N° 4, sección: Las Vueltas de Horquetas - Puerto Viejo de Sarapiquí.

## Plan Operativo Institucional 2015

Meta



900 km en la atención de rutas de lastre en todo el país



### Transparencia y Rendición de Cuenta

La transparencia y la rendición de cuentas es un valor en las organizaciones, la misión y los valores de la entidad ayudan a generar confianza social.

En Costa Rica el artículo 11 constitucional establece el denominado principio de legalidad de la actuación administrativa según el cual los funcionarios públicos son simples depositarios de la ley y por lo tanto no pueden actuar más allá de lo ésta les permita. Sin embargo con la Ley 8003 del 8 de junio 2000 se introdujo un segundo párrafo de este artículo

- ✓ "La Administración Pública en sentido amplio, estará sometida a un procedimiento de evaluación de resultados y rendición de cuentas, con la consecuente responsabilidad personal para los funcionarios en el cumplimiento de sus deberes. La ley señalará los medios para que este control de resultados y rendición de cuentas opere como un sistema que cubra todas las instituciones públicas."

El sistema de rendición que se ha implementado en las instituciones pública es el de informar lo que se hizo, cómo se hizo, cuánto costó y que impacto tuvo, esto implica

## Plan Operativo Institucional 2015

que las organizaciones no deben estar centradas sólo en desarrollar su labor, sino que deben mostrar y explicar que es lo que hacen y si lo hacen bien, esto generara confianza social que surge del resultado de un trabajo bien hecho por eso, lo importante de esto es mantenerla e incrementarla.

En la actualidad la institución enfrenta un deterioro de imagen de seriedad y confianza ante la ciudadanía, para ello se ha venido trabajando en mejora la información que aparece en la página web, no solo informar quienes somos, su historia,, su misión y visión, su ubicación física y quienes forman la junta directiva.

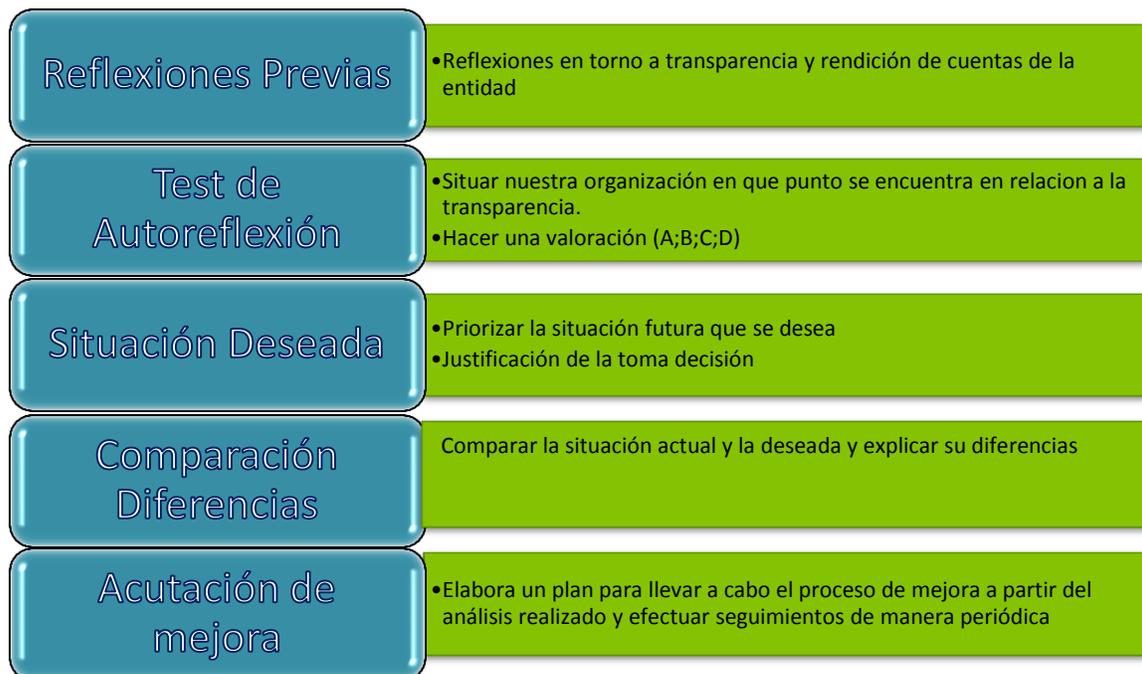
Además de todo lo anterior mencionado nuestro quehacer debe ser coherente con la misión de la entidad, su visión, las actividades y proyectos que realiza. Es conveniente que la información este sintetizada y explicada de manera clara, y que sea fácil de encontrarla para ello una buena estructuración de la web facilitara su comprensión.

Otro elemento es la actualización de la información en cuanto no solo en qué lugar se están trabajando, también informar cómo van los avance de los proyectos y quienes son los responsables.

Considerando la importancia que tiene este tema para la organización se pretende implementa una herramienta que permitirá determinar dónde estamos y dónde queremos estar

Se sintetiza los pasos que debe seguir la institución:

## Plan Operativo Institucional 2015



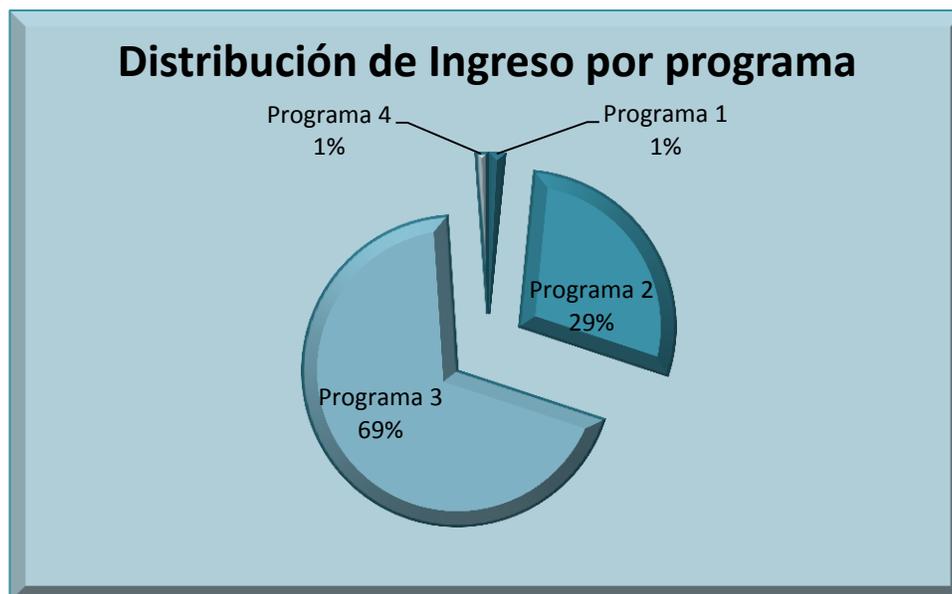
## Ingresos

Los ingresos del Consejo Nacional de Vialidad para el año 2015 se estiman en ¢365.091.7 millones.

De los cuales el 99% de los ingresos corresponden al Fondo Vial y 1% al Fondo de Peajes y se distribuyen de la siguiente manera en los diferentes programas

 Programa 1		¢5.593.247.9
 Programa 2		¢104.214.797
 Programa 3		¢251.521.091
 Programa 4		¢3.762.531

## Plan Operativo Institucional 2015



Fuente: Presupuesto Ordinario 2015. Departamento de Presupuesto, Dirección Financiera

### 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 (Secretaría de Actas, Contraloría de Servicio, Comunicación en Imagen, 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, Departamento de Servicios Generales, Archivo Central y la Unidad de Salud Ocupacional.

# CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

## Plan Operativo Institucional 2015



Plan Operativo Institucional 2015

Programación Estratégica Programa 01 Administración Superior

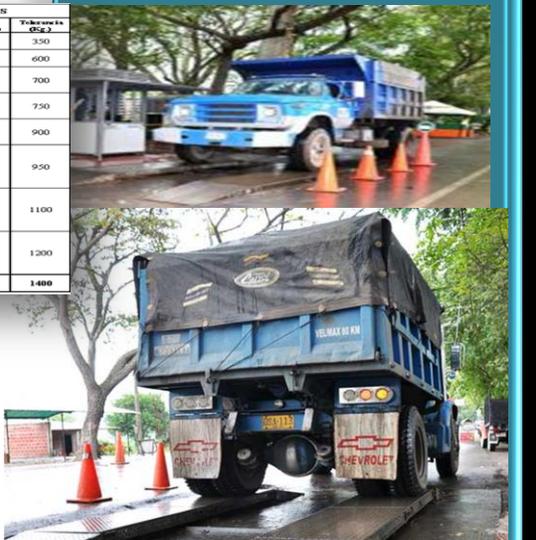
## Plan Operativo Institucional 2015

### Programa 02: Conservación Vial

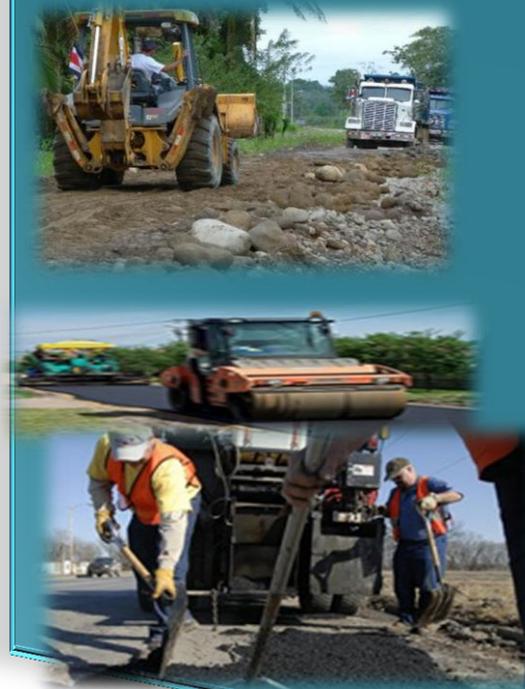
Este programa incluye los proyectos que realiza el CONAVI y que responden a los objetivos que por ley se le encargan a la institución, relacionados con la conservación vial (mantenimiento rutinario y mantenimiento periódico) y la rehabilitación de la Red Vial Nacional. La Gerencia de Conservación de 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.

Control Pesos y Dimensiones

EJES CONVENCIONALES			
EJE	Ejes (Cms.)	Peso Máx. (Kg.)	
Simple	7	350	
Doble	11	600	
Simple	14	700	
Doble y Simple	16	750	
Doble	18	900	
Simple	19	950	
Doble Doble y Simple	23	1100	
Doble	25	1200	
Peso Máx. Total del Vehículo (Carga + Carga)			
		48	1400



Conservación Vial



Plan Operativo Institucional 2015

Programación Estratégica Programa 02 Conservación Vial

## Plan Operativo Institucional 2015

### Programa 03: Construcción Vial

Para este año el Consejo Nacional de Vialidad en cuanto a “construcción vial”, ejecutara a través de las Unidades Ejecutoras del BID y BCIE la 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; a través de financiamiento externo.

La Gerencia de Contratación Vial y la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes tendrán la responsabilidad de la contratación los diseños del decreto ejecutivo y su construcción

La primera como responsable de los estudios técnicos y 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.



Plan Operativo Institucional 2015

Programación Estratégica Programa 03 Construcción Vial

Plan Operativo Institucional 2015

Matriz Anual de Programación de Seguimiento y Evaluación Institucional (MAPSESI)

Plan Operativo Institucional 2015

Ubicación de los proyectos por región

## Plan Operativo Institucional 2015

### 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) y Braulio Carrillo (Zurqui)

#### Departamento de Peajes



Plan Operativo Institucional 2015

Programación Estratégica Programa 04: Administración de Peajes

## Plan Operativo Institucional 2015

### Seguimiento y Evaluación del Plan Operativo Institucional

La gestión estratégica, permite, plantear objetivos medibles y alcanzables en el tiempo, proponiendo acciones específicas para alcanzar esos propósitos. Significa además solidez en el trabajo, ya que la institución se moverá en busca de objetivos comunes, aplicando también estrategias. Se hace imprescindible entonces, establecer mecanismos de medición, evaluación y control, que permitan garantizar el cabal cumplimiento de lo planificado y llevar a la práctica la misión y visión institucional.

Para lograr alcanzarlo se necesita realizar el seguimiento y evaluación del plan operativo pero para ello requerimos tener una buena planificación operativa que permita la comparación de lo ejecutado con los resultados esperados; y que se genere la información necesaria y oportuna para realizar la comparación y toma de decisiones.

Este proceso estará bajo la responsabilidad de la Dirección de Planificación Institucional con la participación proactiva de los involucrados en el proceso conforme el cronograma establecido, verificando los avances o desviaciones de lo planificado y así tomar las acciones pertinentes y oportunas correspondientes al nivel de competencia.

Se definirán indicadores en cada uno de los programas y proyectos y actividades incorporado en el plan de manera que permita evaluar e informarlo en forma trimestral y uno anual con el propósito de evaluar todo el plan para recomendar acciones de mejora.

#### Guía metodológica para el seguimiento y evaluación

Se contará con un acompañamiento sistemático y periódico de la ejecución de cada actividad o proyecto para el avance en la ejecución de una meta, la adecuada utilización de recursos y la consecución de los objetivos planteados durante el proceso

## Plan Operativo Institucional 2015

de ejecución, con el fin de detectar, oportunidades, deficiencias, obstáculos o necesidades de ajuste.

El seguimiento se debe constituir no solo como un instrumento de control administrativo (control de actividades, metas), sino como una herramienta de gestión que permite tomar decisiones estratégicas sobre la base de una análisis del entorno y observación del avance y cumplimiento, de los objetivos propuestos en los planes operativos.

Se definirán una Matriz donde se incluirá la siguiente información por programa las metas que se realizaran, el tiempo en que se tiene planeado llevar a cabo, si se presentó inconvenientes que permitan cumplir con la meta establecida y los resultados alcanzado y la fuente de verificación.

En otra Matriz se incluirán las metas, tiempo presupuesto y los indicadores de efectividad, eficacia y eficiencia.

Los indicadores nos permitirán en forma sencilla y fiable medir logros. Por tanto deben ser:

- ✓ Pertinentes; es decir que permitan, medir la meta deseada, conforme a los objetivos propuestos.
- ✓ Cuantificables; es decir, deben poder ser expresados en términos numéricos y cuantificables; es decir explicados mediante criterios, razonamientos y percepciones sobre las tareas o proyectos programados.
- ✓ Viables; es decir que cuenten con información disponible para el cálculo cuantitativo

## Plan Operativo Institucional 2015

El seguimiento y evaluación se efectuara sobre la base de indicadores establecidos en el POI. Estos permitirán conocer los niveles de efectividad, eficacia y eficiencia logrados por cada unidad, de acuerdo a la aplicación de las siguientes relaciones:

**Indicador de Efectividad.**- Expresa la relación entre lo logrado y lo programado, en cuanto a metas.

$$\checkmark \text{ Efectividad} = (\text{Meta lograda} / \text{Meta Programada}) * 100$$

**Indicador de Eficacia.**- Establece la relación entre las metas logradas y programadas, teniendo en cuenta el tiempo realmente real de ejecución de la actividad o proyecto.

$$\checkmark \text{ Eficacia} = (\text{Meta lograda}) (\text{Tiempo programado}) * 100 \\ (\text{Meta programada}) (\text{Tiempo real})$$

La eficacia, además puede expresarse en la relación de efectividad por el tiempo planteado sobre el tiempo realmente utilizado para el cumplimiento de la meta.

$$\checkmark \text{ Indicador de efectividad} * \text{Tiempo planteado} / \text{Tiempo real}$$

**Indicador de Eficiencia.**- Entendido como relación entre el tiempo, los recursos invertidos y los logros obtenidos. Alcanza su mayor nivel al hacerse un uso óptimo de recursos disponibles, alcanzando los logros esperados.

$$\checkmark \text{ Eficiencia} = (\text{Meta lograda})(\text{Tiempo planteado})(\text{Gasto programado}) * 100 \\ (\text{Meta programada})(\text{Tiempo real})(\text{Gasto utilizado})$$

De igual forma, la eficiencia la eficacia con los gastos programados sobre los gastos realmente empleados en el logro efectivo de la meta.

$$\checkmark \text{ Indicador de eficacia} * \text{Gasto programado} / \text{Gasto utilizado}$$

Plan Operativo Institucional 2015

ANEXO 1

Aprobación del POI 2015

Aval de Vinculación – Ministerio de Obras Públicas y Transportes

ANEXO 2

Certificación de Verificación de requisitos del bloque de legalidad