

Aporte del Sector Transporte al Desarrollo Económico y Social



DIRECCION DE PLANIFICACION SECTORIAL

Licda. Ibis Mayela San Lee Quirós

INDICE

INTRODUCCION

1-FORMULACION DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO	Página 4
2-METAS NACIONALES	Página 4-7
3-METAS SECTORIALES	Página 7-14
4-CUMPLIMIENTO METAS 2012	Página 14-15
5-METAS PERIODO 2011-2012	Página 15-17
5-CONCLUSION	Página 18

INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente documento es proporcionar un breve resumen de los logros alcanzados por el sector transporte al cierre del año 2012, así como, su aporte al desarrollo económico y social del país.

Este Sector asumió el compromiso de realizar sus mayores esfuerzos de forma conjunta, con las instituciones que lo conforman, orientados a promover el crecimiento económico, la competitividad, facilitar el comercio interno y externo y fomentar la inversión en actividades productivas generadoras de divisas para el país que a su vez contribuyen con el desarrollo de la economía nacional. Asimismo, las acciones ejecutadas por el sector coadyuvan con el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, dado que, permiten el acceso más eficiente para su movilidad y el transporte de la producción.

Por lo anterior, y con el propósito de mejorar el desarrollo de obras de infraestructura y servicios de transporte, durante los últimos años se han concretado esfuerzos para la aprobación de importantes convenios de préstamos externos, que permitirán la ejecución de proyectos estratégicos para el desarrollo del país, entre los cuales destacan el Préstamo para Infraestructura Vial (PIV I), suscrito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), mediante el cual se encuentran en ejecución importantes proyectos viales, como el mejoramiento del tramo Cañas – Liberia que forma parte del Corredor Pacífico de Costa Rica y que permitirá un tránsito internacional de mercancías y personas más expedito. Asimismo, se incorporan dentro de este préstamo importantes obras urbanas e inversiones en el componente de seguridad vial, como es el caso de la construcción de bahías para autobuses, construcción de puentes peatonales, entre otros.

Por otra parte, se aprobó el préstamo con la Corporación Andina de Fomento (CAF), con el cual se está ejecutando el proyecto Bajos de Chilamate – Vuelta Kooper, tramo carretero que forma parte del Corredor Atlántico y que proporcionará mayor fluidez y seguridad para el tránsito proveniente de la zona norte del país.

En relación con la disponibilidad de recursos de presupuesto nacional, es importante destacar que para el año 2012, el Ministerio de Hacienda realizó importantes recortes, generándose una asignación menor de recursos destinados a proyectos de inversión, específicamente en la red vial cantonal y en el área de seguridad vial.

1- FORMULACIÓN DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO

El Plan Nacional de Desarrollo, constituye una herramienta de gran utilidad para las autoridades superiores encargadas de dictar las políticas que regirán el desarrollo del Sector Transporte. Su conformación a nivel sectorial propicia la formulación y seguimiento de los proyectos estratégicos necesarios para el desarrollo económico y social del país.

Mediante el Decreto Ejecutivo N° 34582-MP-PLAN y sus reformas, se crean los diferentes sectores que constituyen el Poder Ejecutivo con sus respectivas rectorías. Para el caso particular del sector transportes, la rectoría recae en el Ministro Rector del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las instituciones que lo conforman son las siguientes:

- ✓ Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- ✓ Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).
- ✓ Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP).
- ✓ Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

2- METAS NACIONALES

Dentro del Plan vigente el sector transporte contribuye con el cumplimiento de la Meta Nacional: “Mejorar en al menos tres puestos la posición del país en el Índice de Competitividad Global”.

El Índice de Competitividad Global (ICG), se basa en un estudio comparativo entre diferentes países del mundo que contempla factores que inciden en la competitividad y el crecimiento económico. Este índice mide la competitividad de los países e identifica aquellos factores que ayudan a explicar las diferencias en la evolución del ingreso per-cápita y analiza de forma teórica los factores que generan mayor competitividad y productividad.

El mejoramiento de la competitividad es fundamental para lograr mayores niveles de desarrollo económico y social. Para los países de América Latina, caracterizados por economías cada vez más abiertas e integradas a cadenas globales de producción, la competitividad está asociada con la capacidad de participar exitosamente en mercados internacionales, generación de valor agregado y la creación de empleo, entre otros factores.

Considerando que la principal meta económica de un país se sustenta en proporcionar una mejor calidad de vida para sus ciudadanos, la competitividad se vincula con el nivel de productividad de los recursos naturales, humanos y de capital. En general, la

competitividad puede ser vista como un objetivo asociado, en su sentido más amplio, con el ingreso per cápita y el crecimiento económico; razón por la cual, no hay discrepancias sobre la necesidad de ser competitivos o mejorar la competitividad. A nivel macro la competitividad está relacionada con la capacidad de incrementar el nivel de vida de los habitantes, de generar incrementos sostenidos en productividad y que el país logre exitosamente insertarse en los mercados internacionales.

Para el caso de Costa Rica es importante destacar que la posición dentro del Índice de Competitividad Global fue la siguiente:

Período	Índice
2009-2010	55
2010-2011	56
2011-2012	61
2012-2013	57

Según se puede observar el índice muestra una mejora significativa al pasar de la posición 61 a la 57. En este comportamiento intervienen diferentes variables, entre las cuales se pueden citar: instituciones, infraestructura, estabilidad macroeconómica, salud, educación, mercados y tecnología, entre otras. Para el año 2012 el índice muestra una mejora en la calidad general de la infraestructura pasando de la posición 101 a la 95, dentro de la cual cabe mencionar la infraestructura de transporte aéreo que se ubicó en la posición número 60 y en el año 2011 estaba en la posición 68. Esta mejora en el transporte aéreo se atribuye, entre otros, a los avances en la infraestructura de los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber, en los cuáles se han realizado obras de infraestructura significativas orientadas a mejorar los servicios para los usuarios.

Los diagnósticos realizados en torno a la variable “competitividad”, indican que las deficiencias asociadas con infraestructura son el principal impedimento para mejorar en este aspecto. Algunas de las encuestas y los estudios destacan el transporte y los temas logísticos como el área que más necesita una reforma dentro de la infraestructura. En particular, dada la dependencia de Costa Rica del comercio exterior, estas deficiencias están empezando a dañar la competitividad y a hacer el país menos atractivo como un destino para invertir y hacer negocios.

Dentro de los problemas más significativos que están repercutiendo en la competitividad, se pueden citar, entre otros, los siguientes:

- ✓ En el comercio a través de los puertos marítimos, existe un problema estructural de organización en las actividades, que alteran la organización de las cadenas logísticas y reduce su eficiencia. La organización de la actividad portuaria

fragmenta las operaciones, anulando las economías de escala que debe tener una terminal marítima integrada e impone movimientos adicionales. El problema más severo se presenta en el puerto de Limón-Moín, el mayor puerto del país.

- ✓ En las actividades de comercio a través de los pasos de frontera, se presentan demoras excesivas. En Peñas Blancas por ejemplo, que constituye el principal vínculo con el resto de Centroamérica, las demoras para el paso de frontera son sumamente elevadas y los trámites altamente engorrosos.
- ✓ El transporte de mercancías vía terrestre incorpora costos muy onerosos, ocasionados por altos costos de operación vehicular, debido a los tiempos de recorrido mayores por el mal estado de las infraestructuras.

En relación con lo anterior, cabe comentar que el modelo de organización portuaria vigente es inadecuado, la escasa participación del sector privado y la debilidad institucional han sido identificados como los factores que contribuyen a debilitar el desempeño logístico del país. Asimismo, el mal desempeño del complejo Limón- Moín ya ha sido analizado en detalle y destacado por varios estudios realizados en los últimos años. Las comparaciones de indicadores de servicio para este complejo portuario – que concentra el 90% del movimiento marítimo de contenedores del país – son claramente desfavorables. Las tasas de ocupación en los muelles han sido muy altas, lo que ocasiona un incremento en el tiempo promedio de espera por buque.

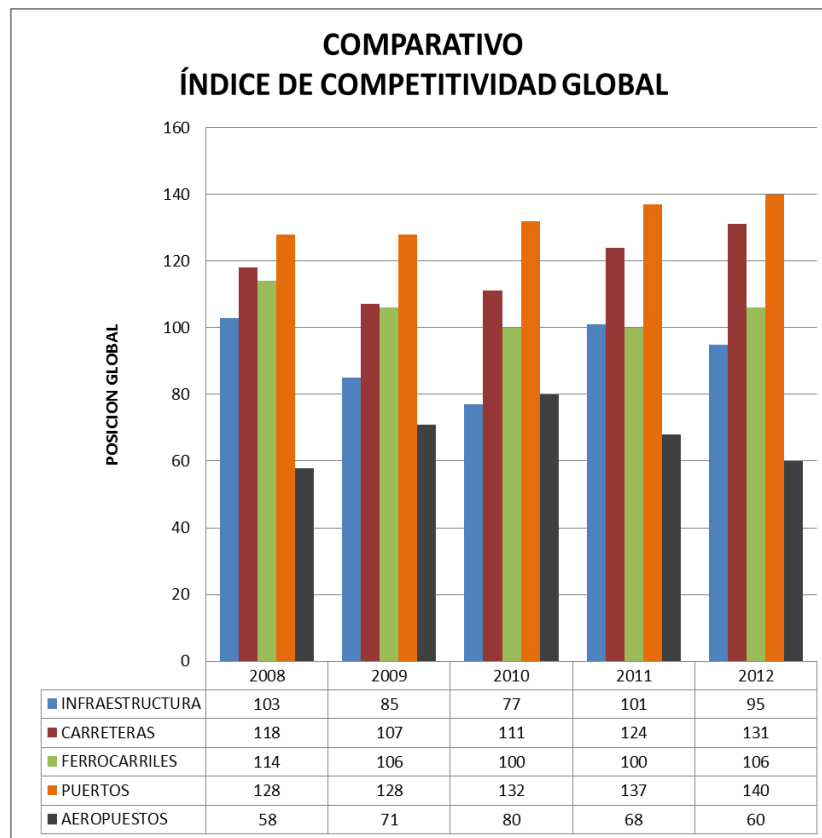
Por lo expuesto en los párrafos anteriores, el país requiere el desarrollo de una nueva organización portuaria en la costa Atlántica, la cual es conveniente para modificar el esquema actual de organización de la logística y lograr que se reduzcan los costos para los usuarios. Para lograr la mejora requerida en el modo de transporte portuario ya se encuentra en la etapa de condiciones precedentes el proyecto de concesión para la construcción de la Terminal de Contenedores de Moín, proyecto que iniciará la construcción de su primera fase a finales del año 2013. Asimismo, ya inicio la construcción de la Terminal Granelera en Puerto Caldera. Ambos proyectos constituirán un avance importante en el desarrollo de infraestructura portuaria del país.

Por otra parte, en el modo carretero se encuentran en ejecución importantes proyectos (mejoramiento de Cañas –Liberia, construcción de Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper, Construcción Sifón- La Abundancia, entre otros) que permitirán un tránsito más fluido, permitiendo una reducción importante en los costos de operación y por consiguiente una mejora en el índice de competitividad del país.

Otro de los tópicos citados anteriormente lo constituyen los pasos de frontera, en los cuáles el país se encuentra trabajando las futuras obras a desarrollar tanto en Peñas Blancas como en Paso Canoas y Sixaola, para las cuales se están negociando importantes

empréstitos con el Banco Interamericano de Desarrollo.

Finalmente, es oportuno destacar que el Sector Transporte, con la puesta en marcha del Plan Nacional de Transportes, espera a mediano y largo plazo que la ejecución de los proyectos contemplados mejoren el índice de competitividad global del país, dado que, se estima una mejora integral del sistema de vial, transporte público, puertos, aeropuertos y el ferrocarril, con el propósito de ofrecer servicios más competitivos para los importadores y exportadores, con el consiguiente beneficio de afrontar menores costos de operación y de transporte para los usuarios de los diferentes modos de transporte.



3- METAS SECTORIALES

El Sector Transporte estableció para el período 2011-2014 las siguientes metas sectoriales:

- 1- 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%)¹.

¹ Las inversiones realizadas por el sector se sustentan mayoritariamente en financiamiento externo y recursos

- 2- Que los costos de operación vehicular de Rutas Estratégicas Nacionales Intervenidas² 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)³.
- 3- 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)⁴.

El cumplimiento de estas metas, será posible en el tanto se realice la ejecución de los proyectos planteados en las acciones estratégicas institucionales, contempladas en el Plan Nacional de Desarrollo del período. Estas acciones contribuyen de manera integral a enfrentar los principales retos formulados por el Gobierno, como es mejorar la competitividad del país y el crecimiento económico; así como fomentar una mejor calidad de vida de los ciudadanos del país.

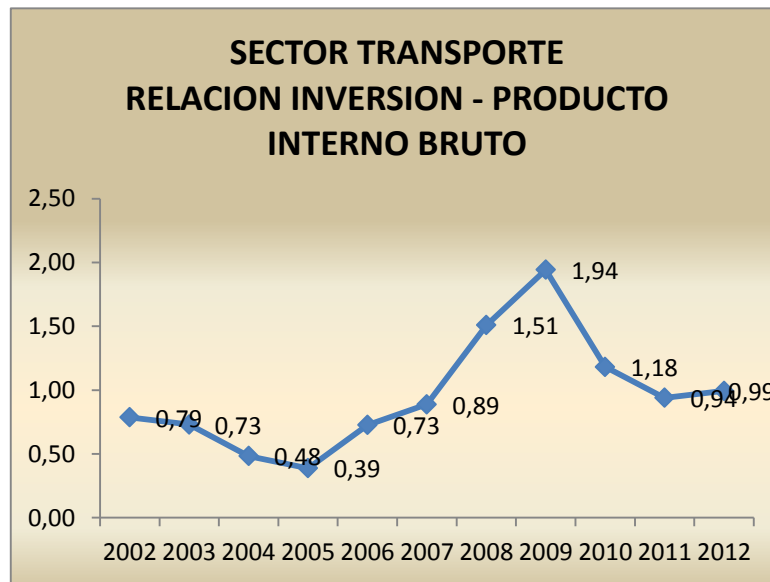
Con respecto a la meta del porcentaje de inversión con respecto al Producto Interno Bruto, al cierre del año 2012, este indicador alcanzó un valor de 0.99%.

privados (concesión y gestor interesado)

² Se refiere a labores de mantenimiento rutinario y periódico, de conformidad con la definición establecida en el artículo 1° de la Ley de Creación del Consejo de Vialidad (ley 7798).

³ La línea base se refleja en cero, dado que, el análisis que se realiza se efectúa para cada sección de control que existe en cada una de las rutas que se van a intervenir, las cuales tienen un kilometraje, tránsito promedio diario, condición (buena, regular y mala) y un costo de operación vehicular determinado. Con estas variables se realiza el análisis del tramo partiendo por ejemplo de una condición regular, la cual se planifica pasar a condición de buena, donde el impacto por ahorro en costos de operación se cuantifica considerando cuanto ahorro si hago la intervención con respecto a si no intervengo la sección para un determinado año. Adicionalmente, es importante destacar que el tránsito promedio diario mantiene un crecimiento que siempre afecta el cálculo de los costos de operación. Además, la cuantificación de las intervenciones se obtendrá hasta que se concluyan dichas obras e inicie la operación del tramo con su nueva condición.

⁴ El logro de esta meta es posible solamente si se implementa la operación de las rutas intersectoriales, los corredores de transporte masivo de pasajeros y la operación de los tramos del ferrocarril planteados en el PND vigente.



Como se puede observar el comportamiento del indicador a partir del año 2009 ha presentado una disminución importante, pasando en ese año de un 1.95% (línea base) a 0.99% en el año 2012 (disminución de 48.8%). El total de inversiones del sector mostró durante los últimos años una disminución significativa, comportamiento que se explica principalmente por la crisis fiscal que ha experimentado el Gobierno, repercutiendo en la restricción de presupuesto para muchas obras planificadas por el sector.

Por otra parte, no menos importante de mencionar, para el caso de los proyectos viales, en los últimos años se concretaron financiamientos y procesos licitatorios para proyectos estratégicos, cuya inversión se estará reflejando a partir del año 2013, entre los que destacan: Cañas-Liberia, Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper, Sifón-La Abundancia, entre otros, razón por la cual, muchas inversiones significativas se estarán reflejando en años posteriores al 2012. Asimismo, en el modo aeroportuario se estarán realizando importantes inversiones en el Aeropuerto Juan Santamaría, las cuales al cierre del año 2012 se encontraban en la fase de proceso licitatorio. En lo que respecta a puertos, igualmente los proyectos se encuentran en fases preparatorias a su ejecución (condiciones precedentes). Por lo anterior, es de esperar que este indicador repunte su valor a partir del año 2013.

Por otra parte, es oportuno destacar que de acuerdo con lo estipulado en el “Plan Nacional de Transporte de Costa Rica 2011-2035”, el sector transporte deberá hacer un esfuerzo importante para mejorar este indicador y mantener su sostenibilidad a través de los años, dado que, es necesario realizar mayores inversiones para recuperar la red vial y mejorar los servicios de los otros modos de transporte. En este sentido se estima que el sector deberá presentar valores medios de este indicador del orden del 4% anual, para lo

cual se contará con recursos presupuestarios y extrapresupuestarios que se deberán obtener de otras fuentes de financiamiento que corresponderá ir analizando en los períodos previstos en ese plan. Este plan prevé una participación de los recursos públicos de forma creciente a lo largo del período de vigencia del plan (veinticinco años), los cuáles se estima no superarán el 2.0% con respecto al Producto interno Bruto (PIB), valor que se considera realista y razonable en el mediano plazo.

Seguidamente, se detalla la inversión ejecutada por el sector, según modo de transporte durante el año 2012:

SECTOR TRANSPORTE	
INVERSIONES SEGÚN MODO DE TRANSPORTE	
VIAL	158.289,86
AEREO	9.464,86
PORTUARIO	32.319,10
FERROVIARIO	3.086,00
SEGURIDAD VIAL	21.859,12
TOTAL	225.018,94

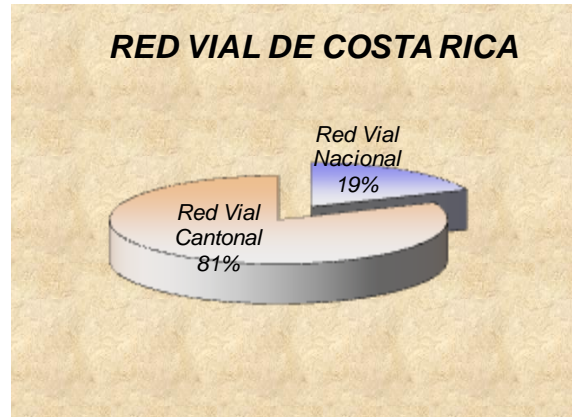


Según se puede observar la inversión ejecutada en el modo vial continúa representando alrededor del 70%, situación que es congruente con el desarrollo de la infraestructura vial del país, la cual se extiende a través de la mayor cantidad de zonas del territorio nacional. En este sentido es importante destacar que la red vial nacional tiene una extensión de 42.429.53 kilómetros⁵ de carreteras y caminos, de los cuales 7.905.73 kilómetros corresponden a la red vial nacional (19% de la red total del país), competencia del Consejo Nacional de Vialidad y se agrupan en caminos pavimentados (66%) y de lastre (34%).

Los restantes 34.523.80 kilómetros constituyen la red vial cantonal, que representa el 81% de la red total del país, de la cual un 83% se encuentra en lastre y tierra y 17%

⁵ La información de la Red Vial Nacional corresponde al mes de abril de 2012 y la de la Red Vial Cantonal a mayo 2012.

pavimentada. Sobre esta red vial, es importante destacar que en su gran mayoría proporciona acceso a importantes comunidades y zonas productivas del país.



La Red Vial Nacional en buenas condiciones, durante los últimos años no ha mostrado valores muy halagadores, dado que, según los cálculos que elabora el Laboratorio Nacional de Materiales Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LANAMME), el comportamiento ha sido el siguiente:

RED VIAL NACIONAL EN BUENAS CONDICIONES 1/				
RANGO IRI	2006	2008	2010	2012
IRI ≤ 3	1,481,6 km.	1,577,6 km.	1,587,0 km.	ND
Porcentaje	33,30%	35,20%	33,11%	ND
FUENTE: Lanamme. UCR				
1/La información proporcionada por LANAMME para la Red Vial Nacional en buenas condiciones es calculada con base en el Índice de Rugosidad Internacional (IRI), cuyo valor es menor o igual a 3.				
ND: No disponible				

El Índice Internacional de Rugosidad, mejor conocido como IRI (International Roughness Index), constituye un estándar estadístico de la rugosidad y sirve como parámetro de referencia en la medición de la calidad de rodadura de un camino. Este índice constituye una medida de regularidad superficial de las carreteras; además, permite especificar rangos o niveles de tolerancia para la aceptación de tramos nuevos de autopistas y carreteras, sirviendo como un parámetro de control de calidad superficial. Para carreteras ya en servicio, el Índice Internacional de Rugosidad es una herramienta para monitorear el comportamiento del camino a través del tiempo y permite fijar umbrales de alerta para proceder con los estudios de daños o para realizar las labores de mantenimiento de acuerdo con la importancia del camino.

El estado superficial de un camino incide directamente en algunos aspectos tales como: costos de operación de los vehículos, calidad de manejo, confort, seguridad de los

usuarios al transitar por las carreteras y las cargas dinámicas que transmiten los vehículos, que a su vez afectan al pavimento. El buen estado de la infraestructura vial resulta vital para la eficiencia del transporte, el cual tiene una influencia preponderante en el estado general de la economía del país.

Para el caso de la red vial nacional asfaltada, en los últimos años se han realizado esfuerzos importantes para resolver los rezagos y las insuficiencias que se han acumulado durante varias décadas y que se han traducido en importantes sobrecostos para la operación de los vehículos, que a su vez se traslada a los usuarios. En esta línea el CONAVI ha venido mejorando su gestión con el propósito de lograr durante los próximos años mantener e incrementar la red que se encuentra en buenas condiciones, e ir pasando kilómetros con calificación de regular a buenos.

En la Red Vial Nacional durante el año 2012 se continuó con la ejecución de los contratos de conservación vial de la red asfaltada, en los cuales se atendieron 5.179.85 km. (mantenimiento rutinario y periódico ⁶) y 453 km. en la red vial nacional en lastre. Estas intervenciones están orientadas a mejorar los niveles de servicio de las principales rutas del país, con el propósito de disminuir los costos de transporte, así como proporcionar un incremento de la fuerza laboral en las diferentes zonas, generando por consiguiente una mejoría en la calidad de vida de sus habitantes. La ejecución de los contratos en ambas redes se realizaron en las Regiones: Central, Chorotega, Brunca, Huetar Norte, Huetar Atlántica y Pacífico Central.

Además, se intervinieron 10.54 km. en proyectos de construcción, rehabilitación y reconstrucción de la Red Vial Nacional Estratégica, entre los que destacan, entre otros, los siguientes proyectos: Rincón-Puerto Jiménez, Monterrey, Sabalito, Jicaral, Radial San Francisco de Heredia-Río Segundo y se encuentran en ejecución otros proyectos estratégicos para el desarrollo económico y social del país. En materia de puentes se concluyó la construcción de 12 puentes y se colocaron 10 puentes tipo bailey, los cuáles constituyen una solución provisional de comunicación para muchas comunidades.

En relación con la red vial cantonal, es oportuno comentar que según lo estipulado en la Ley Nº 8114 de “Simplificación y Eficiencia Tributaria”, la atención de la red vial cantonal, es competencia de las Municipalidades, las cuales por diversas circunstancias no han logrado asumir ese compromiso, razón por la cual, el MOPT continúa ejerciendo un papel

⁶ **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 la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

protagonista en la intervención de dicha red, la cual a pesar de su gran importancia, no ha recibido suficiente mantenimiento y las obras de rehabilitación no se han realizado en forma oportuna, debido a su gran extensión y a la escasez de recursos. No obstante, durante los últimos años el Ministerio ha asignado una proporción importante de recursos destinados para la atención de dicha red, lo que le ha permitido incrementar los kilómetros atendidos, así como la adquisición de estructuras metálicas para la construcción de puentes y la compra de maquinaria pesada para la atención de las emergencias en dicha red; que a su vez sirve de apoyo para la atención de la red vial nacional.

Durante el año 2012 la División de Obras Públicas realizó una inversión cercana a los ₡19.000 millones destinados a la atención de la red vial cantonal asfaltada, en lastre y puentes, incluyendo la compra de equipo y materiales mayores que incluyen cemento, agregados, mezcla asfáltica, emulsión, asfalto, vigas metálicas y otros productos de hierro y acero para puentes.

Por su parte, en el modo de transporte marítimo, es importante destacar los avances logrados en el proceso de concesión de la Terminal de Contenedores de Moín, el cual fue adjudicado exitosamente y al cierre del año 2012 se encontraba en la etapa de condiciones precedentes (elaboración de estudios y diseños). Por su parte en el Puerto del Pacífico se refrendó el adendum al contrato de concesión para la construcción de la Terminal Granelera, proyecto que estará iniciando su construcción en el mes de enero 2013.

En el transporte aéreo, se avanzó en los procesos licitatorios para las obras requeridas en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, tales como construcción de la rampa remota del aeropuerto, que estará iniciando en los primeros meses del año 2013. Para el caso de las obras requeridas para la reubicación de COOPESA, es importante destacar que la Dirección General de Aviación Civil logró obtener los recursos requeridos para iniciar la construcción de las obras, con el propósito de liberar el espacio para que el concesionario avance con la ampliación de las salas de abordaje del aeropuerto, obras que estarán dando inicio en el año 2013.

En el modo ferroviario el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), realizó esfuerzos importantes para concluir la rehabilitación del tramo ferroviario San José-Cartago, en el cual se espera iniciar la reactivación del servicio en los primeros meses del año 2013. El material rodante estará llegando al país en el mes de febrero de 2013.

Por otra parte, en relación con la meta sectorial: “Que los costos de operación vehicular de Rutas Estratégicas Nacionales⁷ Intervenidas se reduzcan en \$171.76 millones, lo que

⁷ Para la selección de los tramos se seleccionaron rutas primarias las cuales tienen altos volúmenes de tránsito,

contribuirá a mejorar la competitividad del país al cierre del período 2011-2014 (Línea base 2009: \$0)”, cabe destacar, que su cuantificación se realizará en el año 2014, fecha en que finalice el plan vigente, dado que, la programación de obras que requieren los tramos seleccionados de dicha red inicio a partir del año 2012. Las labores a desarrollar consisten en un mantenimiento rutinario y la colocación de una sobrecapa de cinco centímetros de espesor, según el año de programación, el cual está en función del tránsito promedio diario.

Para el caso de la meta sectorial: “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)”, es importante destacar que su cuantificación se realizará al concluir la ejecución de los proyectos planteados en el plan, dado que, dentro de los supuestos formulados cuando se elaboró el plan se contempló que para lograr dicha reducción debería estar operando el servicio ferroviario a Cartago y Alajuela; así como, la operación de los sectores de transporte público masivo y las rutas de interconexión. Estos proyectos permitirán un desplazamiento de los usuarios de transporte privado al transporte masivo de pasajeros.

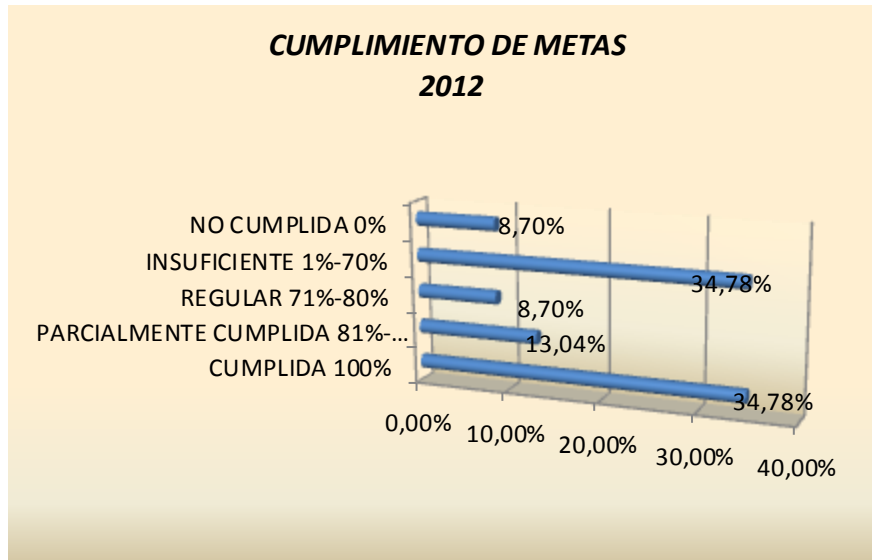
4- CUMPLIMIENTO DE METAS 2012

Seguidamente, se presenta un cuadro resumen con el total de metas incorporadas en el Plan Nacional de Desarrollo, con programación para el año 2012 y su respectivo cumplimiento:

RANGO DE CUMPLIMIENTO		METAS	PORCENTAJE
CUMPLIDA 100%		8	34,78%
PARCIALMENTE	CUMPLIDA	3	13,04%
81%-99%			
REGULAR 71%-80%		2	8,70%
INSUFICIENTE 1%-70%		8	34,78%
NO CUMPLIDA 0%		2	8,70%
TOTAL	DE	METAS	23
PROGRAMADAS			100,00%

Según se puede apreciar las metas en categoría de regular a cumplidas representan alrededor del 57% y en categoría de insuficiente calificaron ocho metas, de las cuales algunas de ellas a pesar del porcentaje resultante, no representan riesgos en su cumplimiento durante el año 2013, dado que presentaron procesos licitatorios avanzados e iniciarán su ejecución en el año 2013.

condición estructural y condición superficial de la ruta.



Por su parte, en relación con las metas no cumplidas, es importante destacar que para el caso de la meta relacionada con la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, es sumamente preocupante el factor humano que interviene en la mayoría de accidentes, dado que, gran parte de ellos llevan implícitas la muerte de personas.

En línea con esta acción estratégica la Rectoría, tomó la decisión de conformar (vía decreto) una Comisión de trabajo, encargada de coordinar las acciones a desarrollar por las diferentes instituciones del sector orientadas a mejorar la seguridad vial. Se estará trabajando con los diagnósticos realizados por el Consejo de Seguridad Vial en los cantones identificados como de alto riesgo.

5- METAS DEL PERIODO 2011-2012

En relación con el avance acumulado de las metas del período, cabe comentar que alrededor del 75% de éstas, presentan un avance que no compromete su conclusión durante los próximos dos años de vigencia del plan.

METAS DEL PERIODO 2011-2014		
RANGO DE CUMPLIMIENTO	METAS	PORCENTAJE
AVANCE SATISFACTORIO (≥ 50)	9	39,13%
AVANCE MODERADO (inferior a 50 y ≥ 35)	5	21,74%
ATRASO LEVE (inferior a 35 y ≥ 20)	3	13,04%
ATRASO CRITICO (Inferior a 20)	6	26,09%
NO APLICA	0	0,00%
TOTAL DE METAS PROGRAMADAS	23	100,00%

No obstante, al cierre de período seis metas resultaron con clasificación de atraso crítico, de las cuales, dos de ellas (proyecto Bernardo Soto-Sifón y Pozuelo-Jardines del Recuerdo), se encuentran con atrasos importantes, de manera que eventualmente no podría cumplirse con su ejecución programada. Por lo anterior, la Rectoría, estará gestionando las modificaciones correspondientes, sustentadas en los factores que se han presentado durante el año 2012.

Por su parte, en relación con la meta responsabilidad de JAPDEVA, referida a la disminución del tiempo de inactividad de los buques que atracan en Puerto Limón-Moín, cabe destacar, que dicha institución espera mejorar su rendimiento realizando programaciones semanales de los buques que atracarán para coordinar de mejor manera la atención de las naves de gran calado, que en la mayoría de los casos son las que generan las colas que se presentan. Asimismo, se encuentra en proceso de gestión la adquisición de equipos portuarios que coadyuvarán con la mejor atención.

En el tema de transporte público, es importante destacar que las autoridades superiores del Sector (Viceministro de Transportes y Seguridad Vial, Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, Consejo de Transporte Público), se encuentran realizando una serie de actividades, con el propósito de definir claramente que sectores será posible de operar al cierre del año 2014. Para lo anterior, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) proporcionó una cooperación no reembolsable por \$800.000.00, con el propósito de realizar los estudios necesarios para la implementación de los corredores de transporte masivo de pasajeros. En el mes de febrero de 2013 se adjudicará un segundo componente de la consultoría, que comprende la determinación de los corredores de sectorización, plan piloto, contratos con operadores, modelos de gestión, creación del ente gestor, definición de la flota autobusera, entre otros. El plazo de ejecución de esta consultoría es de cinco meses, con lo cual para finales del mes de julio se tendrán los resultados de dicho estudio. Adicionalmente se contratará otro componente que tiene que analizar el modelo tarifario, sistema de pago electrónico, recaudación y distribución de los recursos.

En esta línea además del BID, la Embajada de los Estados Unidos y la GIZ constituyen otras entidades que forman parte de los donantes para el desarrollo de este proyecto de transporte público. Por lo externado anteriormente, en el tema de transporte público, de acuerdo con los cronogramas de los estudios que apoyarán la implementación de los corredores del plan piloto, se vislumbra que al cierre del año 2014 no será posible la implementación de los tres corredores contemplados en la meta de esta acción estratégica, razón por la cual la Rectoría estará valorando el ajuste correspondiente.

Finalmente, en seguridad vial, es oportuno mencionar que se estará trabajando con una Comisión de alto nivel, para planificar y ejecutar a corto plazo, diversas obras en el campo

de la seguridad vial, con el objetivo de coadyuvar a disminuir los accidentes de tránsito con muertes fatales. Para lo anterior, se estará enfatizando en los cantones de alto riesgo, los cuales cuentan con un diagnóstico elaborado por el Consejo de Seguridad Vial, donde se han determinado una serie de obras necesarias para mejorar la seguridad vial de los corredores identificados como de mayor accidentabilidad con personas fallecidas.

CONCLUSIÓN

El año 2012 fue sumamente importante para el Sector Transporte, dado que, se logró concretar procesos de gran importancia para el desarrollo de proyectos estratégicos para el país, como fue el refrendo de la construcción de la Terminal de Contenedores de Moín, refrendo de la construcción de la Terminal Granelera, orden de inicio del proyecto vial Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper, inicio de la construcción del proyecto Cañas Liberia, conclusión de procesos licitatorios para continuar con el desarrollo de obras de infraestructura en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Lo anterior constituye un avance hacia la mejora en el Índice de Competitividad Global del país, el cual se espera que presente un incremento en el componente de infraestructura a partir del año 2014, cuando se logren concluir muchos de los proyectos planificados. Durante el año evaluado únicamente dos de las metas con programación anual no fue posible cumplir, a saber la reducción de 2 horas del tiempo de inactividad de los buques que arriban a los puertos de Limón- Moín y disminución del 1% en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito. Para ambas metas se realizarán acciones concretas con el objetivo de que en el año 2013 se mejore el cumplimiento de éstas.

Por otra parte, se debe comentar que en algunos de los proyectos viales se presentaron atrasos importantes como consecuencia de las apelaciones a los procesos licitatorios que afectan significativamente los cronogramas de los proyectos, así como el retraso que ocasionan los procesos de expropiación de los derechos de vía.

Finalmente, cabe mencionar que el sector se encuentra en proceso de definición de los proyectos que se financiarán con el PIV II (Préstamo de Infraestructura Vial II) proporcionado por el Banco Interamericano de Desarrollo, dentro del cual, se contemplan los tramos pendientes de mejora dentro del Corredor Pacífico del país, que a su vez constituye el Corredor de Integración Mesoamericano priorizado por los mandatarios de los países de la Región que conforman el Proyecto Mesoamérica.

En esta línea en el año 2012 se logró la aprobación del Plan Mesoamericano de Seguridad Vial, que constituye un insumo importante a nivel regional, con lineamientos generales sobre las mejores prácticas de la seguridad vial, apoyado en el Plan del Decenio de la seguridad vial.

Por lo externado anteriormente, el Sector Transporte en línea con lo establecido en el “Plan Nacional de Transportes 2011-2035”, estará desarrollando a mediano y largo plazo, proyectos estratégicos a nivel intermodal que permitirán mejorar la competitividad del país y por consiguiente la calidad de vida de los habitantes, traducida en un mayor ingreso per cápita.