



COSTA RICA
GOBIERNO DEL BICENTENARIO
2018 - 2022

mideplan

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica



COSTA RICA

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y DE INVERSIÓN PÚBLICA

DEL BICENTENARIO

2019-2022



COSTA RICA

**PLAN NACIONAL DE
DESARROLLO
Y DE INVERSIÓN PÚBLICA
DEL BICENTENARIO**

2019-2022



INFRAESTRUCTURA, MOVILIDAD Y ODERNAMIENTO TERRITORIAL

2



Infraestructura, Movilidad y Ordenamiento Territorial

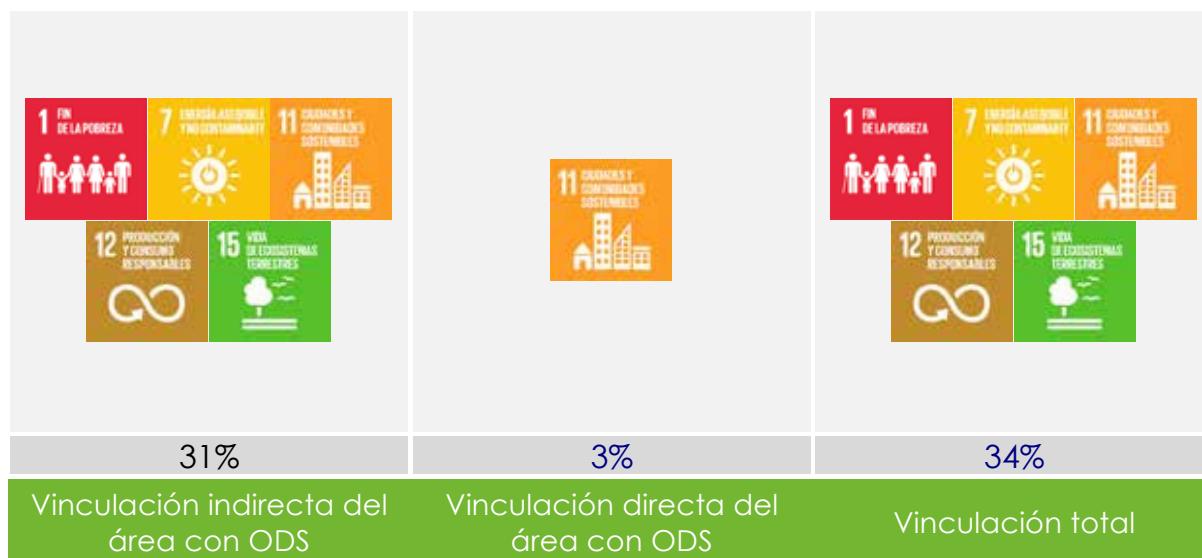
Objetivo del área:

Generar condiciones de planificación urbana, ordenamiento territorial, infraestructura y movilidad para el logro de espacios urbanos y rurales resilientes, sostenibles e inclusivos.

Rectorías sectoriales involucradas:

1. Infraestructura y Transporte
2. Ambiente, Energía y Mares
3. Ordenamiento Territorial y Asentamientos Humanos

Vinculación con Objetivo de Desarrollo Sostenible



ORDENAMIENTO TERRITORIAL



El ordenamiento territorial como política de Estado, promueve la planificación sobre la gestión del territorio, buscando distribuir y articular diferentes usos en el espacio geográfico.

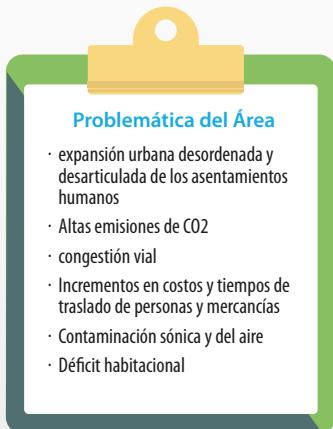
52,7% de la población reside en la Gran Área Metropolitana (GAM) que ocupa el **4%** del territorio nacional



50% de cantones del país no tienen plan regulador



En la GAM existen **20** cantones con Plan Regulador Cantonal vigente



TRANSPORTE Y MOVILIDAD



La movilidad y los modos de transporte, constituyen un factor importante para dinamizar el crecimiento económico, promueve la inversión extranjera directa, reduce tiempos de traslado

Inversión en transporte



Transporte motorizado individual



principal fuente de emisión de CO₂

tasa de variación creciente del **90%** en los últimos 10 años.

Índice de Competitividad Global de Transportes (ICG-T) 2016-2017



Red vial

Densidad vial: **83 km** por cada 100 km², uno de los países que presenta niveles más altos.

Composición:

18% Red Vial Nacional (RVN) responsabilidad del MOPT y CONAVI

82% Red Vial Cantonal (RVC) responsabilidad de los gobiernos locales

Red total:
44.207 Km

73% lastre y tierra
27% pavimento



Las regiones Brunca, Huetar Norte y Pacífico Central presentan casi la mitad de la red en malas condiciones, 49%, 47% y 45%, respectivamente en el 2017

Transporte ferroviario



número de pasajeros en aumento
tasa de variación de **39,4%**
entre el 2012-2017



Reducida franja horaria del servicio, equipos rodantes obsoletos y en malas condiciones.

Transporte marítimo



80% de los productos de exportación de Costa Rica se moviliza por la vía marítima
(**50%** en Limón y **30%** en Caldera)

VIVIENDA Y ASENTAMIENTOS HUMANOS

Viviendas registradas

1.496.053

72,29% zona urbana
27,02% zona rural



Déficit habitacional (cualitativo y cuantitativo)
182.633 viviendas 2012
186.517 viviendas 2017

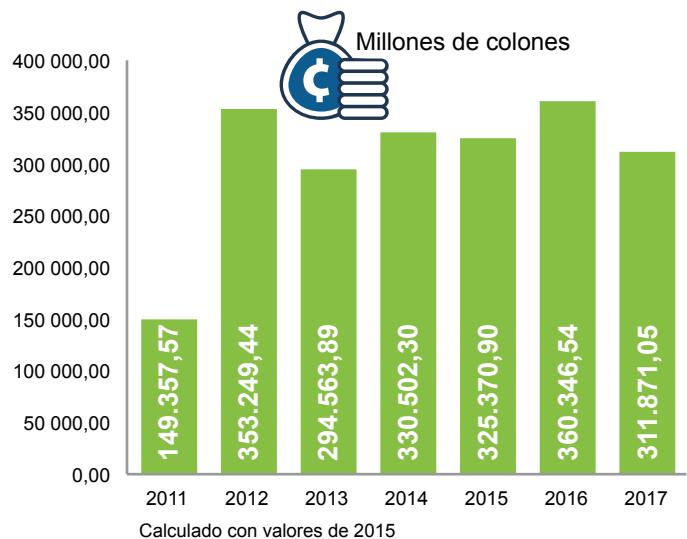
Tenencia

63% casa propia
17,2% casa alquilada
19,8% otras formas



INVERSIÓN PÚBLICA

Evolución 2011-2017



Transporte aéreo



operan **88** aeródromos
6 helipuertos nacionales
(4 internacionales)

Operaciones internacionales

Aeropuerto Juan Santamaría **79%**
Aeropuerto Daniel Oduber **20%**



16 nuevas líneas áreas, pasando de 21 en 2012 a 37 en 2017.



63.173

Bonos Familiares de Vivienda (BFV)
2012-2017

Viviendas en situación de precario

decrecimiento de **17,2%**

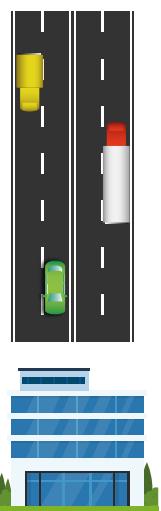
25.140 viviendas 2016
20.822 viviendas 2017



zona urbana **18.249** viviendas

zona rural **2.573** viviendas

Proyectos de inversión que sobresalen



Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 3 Sección Intersección Pozuelo. Intersección Jardines del Recuerdo, mejoramiento de la ruta nacional 606, sección Guacimal-Santa Elena, por parte del CONAVI, mejoramiento de la ruta nacional 152, sección Veintisiete de Abril-Villareal, por parte del CONAVI, construcción del puente sobre el río Reventado, ruta nacional 236, en Taras de Cartago por parte del CONAVI, Interamericana Norte: Tramo Cañas-Liberia

Construcción tramo de carretera de Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper

Construcción del Centro Nacional Congresos y Convenciones.

Desafíos

1

Impulsar la elaboración e implementación de planes reguladores que permitan planificar la gestión de riesgo en el territorio, ordenar el crecimiento urbano e integrar el sistema de transporte público, facilitando con ello una adecuada distribución espacial de las diferentes actividades económicas, sociales y culturales, todo lo cual propiciaría que los asentamientos humanos se ubiquen en áreas reguladas y planificadas, facilitando que la coordinación interinstitucional e intersectorial pueda sentar estrategias conjuntas, en un marco de desarrollo sostenible para el financiamiento de los mismos (actuales y futuros).

2

Incentivar la participación e intervención de las instituciones públicas del Sector Ordenamiento Territorial y de Asentamientos Humanos, así como de los Gobiernos Locales, en el mercado del suelo urbano; mediante la facilitación de normativa e implementación de instrumentos de gestión del suelo.

3

Es indispensable contar con un sistema de transporte colectivo ordenado y eficiente de tal manera que éste sea prioridad sobre las opciones individuales y privadas, mediante la optimización de la flotilla y equipo rodante del transporte público, en conjunto con un mejoramiento integral del servicio, desde sus frecuencias de viaje, horarios de cobertura, información del servicio y métricas de desempeño. Para ello, es vital la reformulación de los contratos de concesión con las empresas operadoras del transporte, desde la definición de las condiciones de prestación del servicio, hasta las escalas de operación y las condiciones de monitoreo, recolección de datos y evaluación del desempeño de las rutas del servicio.

4

Los modos de transporte público deben complementarse entre sí, a partir de su articulación a través de estaciones intermodales, el trazado de rutas acorde a una cobertura geográfica que represente la demanda de los usuarios, la integración tarifaria y de plataformas de información y medios de pago, y la conexión física de sus rutas y nodos de intercambio con redes alimentadoras de medios no motorizados, como lo son la infraestructura peatonal y las ciclovías y equipamiento para ciclistas.

5

Implementar la sectorización y el cobro electrónico como primeras medidas para incentivar la movilidad urbana del transporte público; el cual es eje esencial en el desarrollo urbano eficiente.

6

El país está urgido de contar con un tren rápido de pasajeros que conecte las principales ciudades de la GAM, que, a manera de eje transversal, ordene y agilice los medios de transporte, con el propósito de acortar tiempos de traslados de los y las usuarias y contribuya con la competitividad del país y la menor contaminación ambiental.

7

Mejorar la calidad de la red del país. La longitud de la red de vías de caminos y carreteras es extensa pero su calidad no es acorde con los requerimientos para la población y la competitividad, en tanto las categorías regular y malas son el mayor porcentaje y persisten vías nacionales estratégicas en lastre y tierra.

8

Desarrollar acciones que permitan mejorar la seguridad vial en el país, que contrasten su problemática multicausal y multifactorial, mediante el trabajo coordinado entre entes públicos y privados.

9

Promover la utilización del uso de combustibles alternativos, el cambio en el modelo energético y la mejora en patrones de consumo, para propiciar la transición hacia una movilidad menos contaminante, acorde con los esfuerzos para la descarbonización de la economía y la mitigación de los efectos del cambio climático.

10

La infraestructura portuaria y su gestión, requieren mejorar sus condiciones para favorecer el desarrollo nacional bajando costos en procesos de exportación e importación de productos y tiempos de espera para competir ágilmente con otros puertos de la región.

11

Prevalece la necesidad de vivienda en los estratos I y II sociales, la reducción de asentamientos informales en situación de desalojo e inhabitabilidad¹.

12

La población en clase media sigue con pendientes de vivienda en cuanto al acceso para la compra de casa, disponen de bonos con montos bajos o alternativas que no satisfacen sus expectativas, por lo que requieren de mayores incentivos para el acceso a bonos o créditos de vivienda.

¹ Corresponde a la población ubicada en precarios, tugurios.

Metas de Área

Objetivo	Indicador	Línea base	Meta del período 2019-2022 Anual
Generar condiciones de planificación urbana, ordenamiento territorial, infraestructura y movilidad para el logro de espacios urbanos y rurales, resilientes, sostenibles e inclusivos.	<p>Posición en el Índice de Desempeño Ambiental.</p> <p>Déficit habitacional³ a nivel nacional</p>	<p>2017: 30 de 178 países</p> <p>2017: 186.517</p> <p>2018-2019: 65,1</p>	<p>2020-2022²: Posición entre 15 y 10</p> <p>2020: Posición entre 20 y 15 2022: Posición entre 15 y 10</p> <p>2019-2022: Disminuir a 167.865 viviendas</p> <p>2019: 181.854 2020: 177.191 2021: 172.528 2022: 167.865</p> <p>2019-2022: Valor entre 65 y 68</p> <p>2019: valor entre 65 y 68 2020: valor entre 65 y 68 2021: valor entre 65 y 68 2022: valor entre 65 y 68</p>

2 El cálculo de este indicador se realiza bianualmente, las metas fueron definidas a partir del comportamiento histórico de los años 2006 - 2018.

3 Este indicador contempla el déficit cuantitativo y cualitativo.



Las intervenciones identificadas con este ícono corresponden a proyectos de inversión pública

Intervenciones estratégicas

|--|--|--|--|--|--|--|

Sector Infraestructura y Transporte

Programa de movilidad Urbana.	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.	Porcentaje de avance de obra.	2017: 1,5%	2019-2020: 100% Ejecución de obras para la implementación de 8 rutas troncales (Región: Central) 2019: 50,0% (Tibás-Santo Domingo, Moravia-Paracito, San Pedro Curridabat-Curridabat-Tres Ríos y Hatillo-Alajuelita) 2020: 100% (Pavas, Escazú-Santa Ana, San Francisco y Desamparados)	2019-2020: 17.620 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario: 327 MOPT 331-01 MOPT CTP Fondo Vial CONAVI.	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Unidad Ejecutora de Sectorización.
	Mejorar el servicio de transporte ferroviario, por medio de la adquisición de nuevos equipos de	Número de pasajeros movilizados en transporte ferroviario.	2017: 3.983.902 (anual)	2021-2022: 5.577.462 pasajeros movilizados (Región: Central). 2021:	2021-2022: \$30 Presupuesto Nacional Programa Presupuestario 2.	Instituto Costarricense de Ferrocarriles. Gerente de Operaciones.

Intervención estratégica	Objetivo	Indicador	Línea base	Meta del período	Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Responsable ejecutor
	transporte masivo, brindado a los usuarios del Gran Área Metropolitana.			4.780.682 2022: 5.577.462		
Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación y/o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales.	 Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.	Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2022: 100% 001546. Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de la ruta nacional 32, sección: intersección con la ruta nacional 4-Limón. (Región Huetar Caribe). 2019: 10% 2020: 30% 2021: 50% 2022: 100%	2019-2022: \$456,05 \$258,33 República Popular de China – Eximbank \$50,0 Fondos BID (PIV II) \$147,72 CONAVI-Fondo Vial	Consejo Nacional de Vialidad. Unidad Ejecutora
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2020-2022: 30% 002172. Ampliación y mejoramiento del Corredor Vial San José - San Ramón. (Región Central)	2020-2022: 59.470,10 Fideicomiso BCR Recursos del fondo vial. \$50,0 BID (PIV II) ⁴	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora San José - San Ramón
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2021: 100% 001686. Ampliación y rehabilitación de la Ruta Nacional No. 1, sección:	2019-2021: \$319,45 BID-PIT.	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Director de la División de Obras Públicas.

⁴ Recursos provenientes del préstamo de infraestructura vial con el Banco Interamericano de Desarrollo.

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
				Barranca-Cañas. (Región Pacífico Central y Chorotega)		
				2019: 38% 2020: 75% 2021: 100%		
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2022: 100% 000746. Rehabilitación de la Ruta Nacional 160, sección: Playa Naranjo-Paquera. (Región Pacífico Central)	2019-2022: \$29,72 BID-PIT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Director de la División de Obras Públicas.
		Porcentaje de avance de obra.	2017:0%	2021-2022: 30% 000571. Construcción carretera San Carlos. (Región Huetar Norte). 2021:10% 2022: 30%	2021-2022: \$230 \$200,00 BID (PIV II)* \$30,00 CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente de la Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 12%	2021-2022: 30% 001687 y 001688. Corredor vial San José - Cartago, Ruta Nacional No. 2, sección Taras-La Lima. (Región Central). 2021:10% 2022:30%	2021-2022: \$50,00 BID (PIV II)*	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Unidad Ejecutora del proyecto

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
		Número de kilómetros anualmente conservados de la red vial nacional asfaltada.	2017: 3.500 km conservados red asfaltada	2019-2022: 5.290 km conservados anualmente de la red vial nacional asfaltada. 2019: 5.290 2020: 5.290 2021: 5.290 2022: 5.290	2019-2022: 200.000 Presupuesto Nacional Fondo vial.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente de Conservación de Vías y Puentes.
Programa de obras del Gran Área Metropolitana. 	Mejorar el estado de las vías del Gran Área Metropolitana mediante la construcción de obras para proporcionar un mejor servicio a los usuarios.	Porcentaje de avance de obra	2017: 5%	2019-2021: 100% 001197. Construcción de la ruta nacional 39 (Circunvalación Norte), sección Uruca (ruta nacional 108) ruta nacional 32, carretera Braulio Carrillo. (Región Central) 2019: 35% 2020: 70% 2021: 100%	2019-2021: \$147,24 BCIE.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora BCIE.
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2022: 100% 001439. Paso a desnivel de Garantías Sociales (Región: Central) 2019: 90% 2020: 100%	2019-2022: \$18 BCIE.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora BCIE.

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2021: 100% 001457. Paso a desnivel de Intersección Guadalupe. (Región Central) 2019: 10% 2020: 80% 2021: 100%	2019-2021: \$20 BCIE.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora del BCIE.
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2020-2022: 70% 001440. Paso a desnivel La Bandera-Universidad de Costa Rica. (Región Central) 2020: 10% 2021: 30% 2022: 70%	2020-2022: \$25 BCIE.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora BCIE.
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2021: 100% 001909. Ampliación de la Ruta Nacional No. 147, sección Río Corrogues-Río Virilla. (Región Central) 2019: 35% 2020: 60% 2021: 100%	2019-2021: \$11 Fondo Vial.	Consejo Nacional de Vialidad. Unidad Ejecutora.

Intervención estratégica	Objetivo	Indicador	Línea base	Meta del período	Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Responsable ejecutor
Programa de construcción y ampliación de puentes en la red vial nacional estratégica.	Construir puentes para proporcionar un mejor servicio a los usuarios.	Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019 - 2021: 100% 000891. Construcción del puente binacional Sixaola. (Región Brunca) 2019: 20% 2020: 80% 2021:100%	2019-2021: \$24,80 \$10 Fondo Yucatán \$7,40 Gobierno Costa Rica \$7,40 Gobierno Panamá	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora Puente Binacional.
		Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019 - 2020: 100% 001469. Construcción de la duplicación del puente sobre el Río Virilla en la ruta nacional 32. (Región Central) 2019: 50% 2020: 100%	2019-2020: \$5,55 BCIE.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerente Unidad Ejecutora BCIE.
		Número de puentes construidos y ampliados.	2017: 0	2019 - 2022: 28 puentes 2019: 6 2020: 11 2021: 20 2022: 28 Regiones: Central: 13 Chorotega: 5 Pacífico Central: 2 Brunca: 2 Huetar Caribe: 1 Huetar Norte: 5	2019-2022: 10.550,00 Presupuesto Nacional - Fondo Vial.	Consejo Nacional de Vialidad. Gerencia de Construcción de Vías y Puentes.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Programa de construcción y rehabilitación de la Red Vial Cantonal. 	Mejorar la infraestructura de comunidades urbanas y rurales, mediante la construcción y rehabilitación de caminos y puentes de la red vial cantonal.	Número de kilómetros rehabilitados de la Red Vial Cantonal.	2017: 0 km	2019-2022: 402,19 km 002484. kilómetros rehabilitados de la red vial cantonal MOPT-BID. 2019: 80 2020: 180 2021: 330 2022: 402,19 Regiones: Central: 127,63 Chorotega: 70,41 Pacífico Central: 42,0 Brunca: 66,20 Huetar Caribe: 31,82 Huetar Norte: 64,14	2019-2022: \$72,58: BID. 3.079,83 Presupuesto Nacional Programa 327.	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Director de la División de Obras Públicas y el Gerente de la Unidad Ejecutora MOPT-BID.
		Número de puentes construidos en la Red Vial Cantonal .	2017: 0	2020-2022: 10 002484. Construcción de puentes de la red vial Cantonal MOPT-BID. 2020: 4 2021: 8 2022: 10 Regiones: Central: 3 Chorotega: 4 Brunca: 1 Huetar Caribe: 2	2020-2022: \$5,44 BID 1.319,92 Presupuesto Nacional Programa 327.	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Director de la División de Obras Públicas y el Gerente de la Unidad Ejecutora MOPT-BID.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
 <p>Programa Desarrollo de obras aeropuertuaria.</p>	<p>Modernizar la infraestructura de los aeródromos del país, mejorando la seguridad operacional y servicios a los usuarios.</p>	<p>Porcentaje de avance de obra.</p>	<p>2017: 0</p>	<p>2019-2020: 100% de ejecución de obras de mejoramiento en los aeródromos. 2019: 72%</p> <p>(001189 Guápiles, 002127 Golfito, 00184 Quepos, 002396 Palmar Sur, 002545 Coto 47, 002320 Pérez Zeledón, 001567 y 002546 Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (AIDOQ), 002398 Aeropuerto Internacional Limón (AIL))</p> <p>2020: 100%</p> <p>(002401 Upala, 002395 Tortuguero, 002397 Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños Palma. (AITBP))</p> <p>Regiones Chorotega: 2019: 72%</p> <p>12% (Aeropuerto</p>	<p>2019-2020: 17.104,43 DGAC.</p>	<p>Dirección General Aviación Civil- Consejo Técnico de Aviación Civil. Unidad de Infraestructura Aeronáutica</p>

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
				Internacional Daniel Oduber Quirós. (AIDOQ) Pacífico Central: 8% (Quepos) Brunca: 32% (Golfito, Palmar Sur, Coto 47, Pérez Zeledón) Huétar Caribe: 20% (Guápiles, Aeropuerto Internacional Limón (AIL)). 2020: 100%	Central: 12%(Aeropuerto Internacional Tobias Bolaños Palma (AITBP)). Huétar Norte: 8% (Upala) Huétar Caribe: 8% (Tortuguero).	
Programa de rehabilitación y mejoramiento de infraestructura portuaria.	 Mejorar la infraestructura portuaria mediante obras de rehabilitación, habilitación, ampliación y construcción, para ofrecer a los usuarios mayor	Porcentaje de avance de obra.	2017: 0%	2019-2020: 100% 001339. Rehabilitación del Rompeolas de Puerto Caldera. (Región Pacífico Central) 2019: 30% 2020: 100%	2019-2020: \$19,70 BID-PIT.	Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Director de la División de Obras Públicas

Área Estratégica: Infraestructura, Movilidad y Ordenamiento Territorial

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
	seguridad y eficiencia en los servicios.	Porcentaje de avance de etapa del proyecto.	2017: 0%	2019-2020: 100% Construcción de un área de enturnamiento para camiones y transporte intermodal de carga en Puerto Caldera. (Región Pacífico Central) 2019: 15% (Preinversión) 2020: 100% (Ejecución de obra)	2019-2020: 1.120,64 Recursos INCOP Programa 2 Gestión Portuaria.	Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico. Gerencia General
		Porcentaje de avance de obra	2017: 0	2021-2022: 100% 001550 Construcción Puesto 5/7 en el Puerto de Moin (Región Huetar Caribe) 2021: 60% 2022: 100%	2021-2022: 47.980 BCIE	Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica
Sector Ambiente, Energía y Mares						
Política Nacional de Adaptación para enfrentar los efectos adversos del Cambio Climático	Aumentar la resiliencia a los impactos del Cambio Climático de la sociedad costarricense, mediante la aplicación de acciones de adaptación basada en comunidades y ecosistemas ⁵	Número de organizaciones de base comunitaria que aplican acciones de adaptación basadas en comunidades	2018: 5	2019-2022: 20 organizaciones de base comunitaria 2019: 5 2020: 5 2021: 5 2022 5	2019-2022: \$6,4 millones \$5,2 millones Fundecooperación: Programa Fondo de Adaptación \$1,2 millones PNUD: Programa de Adaptación de ASADAS	Dirección de Cambio Climático.
		Cantidad de	2018: 100	2019-2022:	2019-2022:	

⁵ Adaptación basada en comunidades Abc y adaptación basada en ecosistemas AbE.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
		hectáreas aplicando medidas de adaptación basado en ecosistemas	ha.	5000 ha. 2019: 1.000 2020: 1.000 2021: 1.000 2022: 2.000	\$5,4 millones \$5,2 millones Fundecooperación: Programa Fondo de Adaptación \$200 mil PNUD Programa Pequeñas Donaciones	
Estrategia Nacional de Biodiversidad	Contribuir a la conservación, el uso sostenible y la resiliencia de la biodiversidad.	Porcentaje de la biodiversidad de Costa Rica conservada y usada de manera sostenible, justa y equitativa ⁶	2017: 2% de avance	2019-2022: 40% avance 2019: 10% 2020: 10% 2021: 10% 2022: 10%	2019-2022: \$70,13 millones \$70 millones Fuentes varias:(PNUD, Costa Rica x siempre, Humane Society International, UICN, CATIE, FUNDECOR, FAO, ICE, Fundación Neotrópica, UCR, UNA, Fundecooperación, Municipalidad de San Jose, Fonde Frances para el medio ambiente) \$130 mil Cooperación no reembolsable por parte del programa BIOFIN del PNUD. 60.904,34 Programa Presupuestario: Financiamiento Forestal	Comisión Nacional para la Gestión de la Biodiversidad (CONAGEBIO).

⁶ Este porcentaje se establece en el marco del avance de las 98 metas de la Estrategia Nacional de Biodiversidad 2.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Programa de producción y consumo sostenibles a nivel nacional.	Incrementar la adopción de patrones sostenibles de producción y consumo en la sociedad costarricense para fomentar la competitividad empresarial y los estilos de vida más sostenibles ⁷	Número de organizaciones que adoptan estándares ambientales de carácter voluntario para mejorar su desempeño. ⁸	2017: 845 ⁹	2019-2022: 1014 organizaciones 2019: 913 2020: 946 2021: 980 2022: 1014	2019-2022: 410,1 \$330 mil 204,07. ¹⁰ Categorías de Cambio Climático, Agropecuaria, Construcción Sostenible, Municipalidades; del PBAE: 200 ¹¹ Programa de Acuerdos Voluntarios de Producción más Limpia.	Dirección General de Calidad Ambiental ¹³ .

⁷ Este objetivo corresponde a la Acción Relevante No. 3 presentada por el país en el Plan de Acción del Instrumento Legal OCDE C(90)164/FINAL "Recomendaciones del Consejo para la Prevención y Control Integrado de la Contaminación", el cual debe cumplir el país como requisito del proceso de adhesión a dicho organismo. Adicionalmente responde al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) No. 12 – Garantizar Modalidades de Producción y Consumo Sostenible y a la Política Nacional de Producción y Consumo Sostenible 2018 – 2030.

⁸ Entiéndase por "estándares ambientales de carácter voluntario" los siguientes instrumentos de gestión: Acuerdos Voluntarios de Producción más Limpia (AVP+L), Etiquetado ambiental de productos (tipo I y III basadas en las normas INTE B8:2014 y B12:2017, respectivamente), certificaciones ambientales (ISO 14001), Certificación a la Producción Orgánica (Ley 7554), reconocimientos ambientales en el marco del Programa Bandera Azul Ecológica (PBAE categorías Cambio Climático, Agropecuaria, Construcción Sostenible, Municipalidades), clasificación verde (+) de los Programas de Gestión Ambiental Institucional.

⁹ Año 2017: Reconocimientos del PBAE⁹: 1. Cambio Climático: 471 organizaciones reconocidas. 2. Agropecuaria: 177 organizaciones reconocidas. 3. Construcción sostenible: 3 organizaciones reconocidas. 4. Municipalidades: 21 organizaciones reconocidas. 5. Adhesión a la "Estrategia nacional de sustitución de plásticos de un solo uso": 43 organizaciones.¹⁰ 6. Certificación producción orgánica (Ley 7554): 94 operadores orgánicos.⁹ 7. AVP+L: 0 empresas⁹. 8. Etiquetado ambiental: 0 empresas con productos certificados⁹. 9. Certificación ISO 14001: 7 organizaciones⁹. 10. Clasificación verde (+) de los Programas de Gestión Ambiental Institucional (PGAI): 29 instituciones.

¹⁰ Estos montos corresponden a los gastos reportados en el período 2017 por el ICE (₡58 069 512), MAG (₡35 millones), CFIA (₡65 millones) y AED (₡45 998 400). Fuente: Comisión Nacional del Programa Bandera Azul Ecológica (agosto del 2018).

¹¹ El monto indicado representa un 15% del monto recaudado por concepto de Canon Ambiental por Vertidos (CAV), esto de acuerdo con el inciso b del artículo 9 del Decreto Ejecutivo No. 34431. La cantidad de recursos destinados al Programa de AVP+L podrían incrementarse en la medida que se incremente la recaudación del CAV.

¹³ DIGECA compilará la información, pero es responsabilidad de cada instancia ejecutar los programas de, reconocimiento o certificación a su cargo según el siguiente desglose: Para Reconocimientos del PBAE: Instituciones que conforman la Comisión Nacional del PBAE (categorías de cambio climático, agropecuaria, construcción sostenible y Municipalidades). Para el Programa de Certificación de Producción Orgánica: MAG. Para AVP+L: MINAE, con apoyo de MEIC, MAG, MTSS. Para Etiquetado ambiental: MINAE con apoyo de INTECO, ECA, MH. Para clasificación del desempeño de los Programas de Gestión Ambiental Institucional: Comisión Técnica Evaluadora de los PGAI creada en el Decreto 36499 (MINAE y MS). Para Estrategia nacional de sustitución de plásticos de un solo uso: Ministerio de Salud y MINAE con el apoyo de PNUD, eventos especiales.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
					Estrategia Nacional para la Sustitución de Plástico de un solo uso (fondos CRUSA y PNUD). \$100 mil Para implementar el programa de financiamiento verde para prácticas productivas sostenibles del programa BIOFIN del PNUD. ¢6 millones (¢1,5 anual) Clasificación del desempeño ambiental de instituciones públicas en el marco de los PGAI se emplean de en viáticos (presupuesto ordinario) ¹² .	
		Número de comités locales participantes del Programa	2017: 279 ¹⁴	2019-2022: 335 2019: 301 2020: 312	2019-2022: 129,3 ¹⁵ AyA	

¹² Nota: las certificaciones ambientales tanto para organizaciones (sistema de gestión) como para productos (etiquetado ambiental), se rigen bajo los mecanismos establecidos en el Sistema Nacional para la Calidad (SNC) y bajo los mecanismos del SNC las evaluaciones se realizan a solicitud de las organizaciones interesadas, recurriendo a algún organismos de certificación, los cuales deben estar debidamente acreditados por el Ente Costarricense de Acreditación (no requiere de aportes económicos por parte del Estado).

¹⁴ Corresponde a la sumatoria de comités locales reconocidos en las siguientes categorías del PBAE: Categoría Hogares Sostenibles: 130 comités locales reconocidos; Categoría Comunidad Clima Neutral: 1 comité local reconocido (esta categoría se entrega cada dos años, el indicado corresponde al año 2016); Categoría Comunidades: 60 comités locales reconocidos; Categoría Microcuencas: 43 comités locales reconocidos; Categoría Eventos especiales: 45 comités locales reconocidos. Fuente: Comisión Nacional del Programa Bandera Azul Ecológica (junio del 2018). Boletín informativo de prensa – Acto anual de entrega de galardones 2017.

¹⁵ La proyección del monto corresponde a los gastos reportados durante el año 2017 por el AyA, por lo que se estima este monto para el periodo 2019-2022. Fuente: Comisión Nacional del Programa Bandera Azul Ecológica (agosto del 2018).

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
		Bandera Azul Ecológica que son reconocidos		2021: 324 2022: 335		
Programa Nacional de Reducción de Emisiones de Gases efecto invernadero (GEI) ¹⁶	Contribuir a la carbono neutralidad con el aporte del sector forestal y sectores claves como el transporte público, agropecuario y fomentando la participación de los gobiernos locales para la mitigación ante el cambio climático	Cantidad toneladas de dióxido de carbono equivalente reducidas	2017: 4.159.892 t CO ₂ eq. ¹⁷	2020 y 2022: Reducir 4.000.000 de toneladas de CO ₂ equivalente. 2020: 2.000.000 2022: 2.000.000	1.565,87 Banco Mundial. Programa Presupuestario: Proyectos Especiales	FONAFIFO – Secretaría Ejecutiva REDD+
		Cantidad de toneladas de CO ₂ equivalente contenido en los bosques bajo contratos de PSA	2017: 127.422.344 t CO ₂ eq. ¹⁸	2019-2022: Mantener 115.000.000 toneladas de CO ₂ equivalente en stock. 2019: 115.000.000 2020: 115.000.000 2021: 115.000.000 2022: 115.000.000	60.904,34 FONAFIFO Programa Presupuestario: Financiamiento Forestal	FONAFIFO Dirección de Servicios Ambientales
		Cantidad de emisiones de GEI evitadas de CO ₂ eq por sustitución de fuente de energía en buses (diésel a energía	2018: 0	2020: Reducir 135 toneladas de CO ₂ eq 2020: 135	2020: \$3,67 millones \$2,92 millones Proyecto GIZ: Acción Clima II \$750 mil Proyecto CRUSA-	Dirección de cambio climático.

¹⁶ Incluye el eje de mitigación y adaptación del Plan Nacional de Desarrollo Forestal, el cual es parte de la Agenda Nacional de Evaluación.

¹⁷ Cuantificación comprobada de reducciones producidas durante los años 2015-2016

¹⁸ Las metas propuestas son menores a la línea base, ya se mostró una disminución en las proyecciones de ingresos a la institución por concepto del impuesto a los combustibles, por lo que las metas de financiamiento del Programa de Pago por Servicios Ambientales se han ajustado a la disminución proyectada

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
		eléctrica de la red eléctrica nacional)			ONU Ambiente	
		Cantidad de municipalidades que participan en el programa país Carbono Neutralidad 2.0	2018: 6 municipalidades	2019-2022: 10 municipalidades 2019: 2 2020: 2 2021: 3 2022: 3	2019-2022: \$140 mil \$20 mil Proyecto Acción Clima \$120 mil CRUSA Programa de Trabajo Estratégico 2018-2023, Eje de Residuos y Reducción de Emisiones	Dirección de Cambio Climático
Programa Plantaciones de Aprovechamiento Forestal (PPAF) para la restauración del paisaje.	Fortalecer las capacidades locales de micro productores por medio de proyectos agroforestales	Cantidad de proyectos financiados con PPAF	2017: 89 proyectos	2019-2022: 448 proyectos 2019: 78 2020: 112 2021: 129 2022: 129	2019-2022: 318,17 FONAFIFO - Dirección de Fomento Forestal FONAFIFO Programa Presupuestario: 879 Financiamiento Forestal	FONAFIFO - Dirección de Fomento Forestal
		Cantidad de proyectos de sistemas mixtos de agroforestería sometidos al PPSA	NA	2019-2022: 200 proyectos 2019:50 2020:50 2021:50 2022:50	2019-2022: 192,92 FONAFIFO Programa Presupuestario: 879 Financiamiento Forestal	FONAFIFO - Dirección de Servicios Ambientales
Energías Renovables y su uso racional	Contribuir a la descarbonización de la matriz energética del país	Porcentaje de componente renovable en los combustibles fósiles (etanol-gasolina)	2017: 0	2019-2022: 8% 2019: 2,5% 2020: 5% 2021: 5% 2022: 8%	2019-2022: 15.478 2019: 2.985 2020: 11.118 2021: 1.375 RECOPE	RECOPE ¹⁹ Gerencia de Desarrollo

¹⁹ Comisión Interinstitucional de Biocombustible (SEPSE/MINAE, RECOPE, MAG)

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Descarbonización del Transporte	Contribuir a la descarbonización del transporte construyendo infraestructura nacional de centros de recarga eléctrica, aumentando la flotilla de vehículos eléctricos y fomentando los estudios en combustibles de bajas emisiones.	Número de centros de recarga rápida adicionales instalados y operando por las distribuidoras autorizadas	2017: 4 2017: 3	2019-2022: 69 2019: 33 2020: 14 2021: 11 2022: 11 2019-2022: 48 2019: 24 2020: 8 2021: 8 2022: 8	2019-2022: 2.944 (ICE-CNFL-JASEC-COOPERATIVAS) 2019-2022: \$4,08 mill BID 2019: \$1,8 2020: \$0,76 2021: \$0,76 2022: \$0,76 2.358 Programa presupuestario: Programa 03 Electricidad ICE	Empresas distribuidoras de electricidad (ICE-CNFL-JASEC-COOPERATIVAS) ICE
			2017: 1 (a agosto 2018)	2019-2022: 12 2019: 3 2020: 3 2021: 3 2022: 3	2019-2022: 238 2019: 58 2020: 59 2021: 60 2022: 61 Recursos Propios	CNFL
			2017: 0	2019-2020: 2 2019: 1 2020: 1	2019-2022: 74 Fuente Financiamiento: Solicitud Tarifaria JASEC	JASEC
			2017: 0	2020: 2 2020: 2	2019-2022: 40 \$70 mil Gerencia de distribución Coopeguanacaste	Coopeguanacaste

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
			2017: 0	2019: 4 2019: 4	2019-2022: 200 COOPELESCA Financiamiento vía Tarifa	COOPELESCA
			2017: 0	2019: 1 2019: 1	2019-2022: 34 \$60 mil COOPEALFARORUIZ	COOPEALFARORUIZ
Programa de medidores inteligentes del sistema eléctrico nacional.	Incrementar el número de dispositivos inteligentes en el Sistema eléctrico para mejorar la competitividad	Número de medidores Inteligentes instalados	2017: 115 620	2019-2022: 1.091.178 2019: 213.670 2020: 307.262 2021: 291.006 2022: 274.240	2019-2022: 72.243,38 Los códigos presupuestarios se indican según entidad	ICE, CNFL, ESPH, COOPERATIVAS
			2017: 74 500 (A agosto 2018)	2019-2022: 407.000 2019: 91.500 2020: 108.500 2021: 91.500 2022: 115.500	2019-2022: 27.568 \$47,65 millones (\$8,75 millones BID 2747 \$1,9 millones ICE 2020: \$10,75 millones BID 2747 \$1,9 millones ICE 2021: \$8,75 millones BID 1070 \$1,9 millones ICE 2022: \$11,8 millones BID 1070 \$1,9 millones ICE Programa presupuestario: Programa 03	ICE

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
					Electricidad ICE)	
			2017: 21120 (A agosto 2018)	2019-2022: 434.578 2019: 56.570 2020: 129.462 2021: 130.206 2022: 118.340	2019-2022: 31.192 2019: 3.924 2020: 9.160 2021: 9.397 2022: 8.711	CNFL
			2017: 0	2019-2022: 34.100 2019: 6.800 2020: 9.100 2021: 9.100 2022: 9.100	2019-2022: 2.715 2019: 609 2020: 742 2021: 678 2022: 686 Fuente de financiamiento: Pliego Tarifario autorizado por la ARESEP	COOPESANTOS
			2017: 0	2019-2022: 89.500 2019: 27.300 2020: 28.700 2021: 28.700 2022: 4.800	2019-2022: 5.033 (\$8.7 Millones) Programa Presupuestario: Gerencia de Distribución	COOPEGUANACAS TE
Estrategia nacional para la reducción de plásticos de un solo uso.	Garantizar una gestión sostenible de las aguas jurisdiccionales del país mediante la reducción de plásticos de un sólo uso	Número de municipios afiliados a la estrategia	25 Municipios	2019-2022: 82 Municipios 2019: 35 2020: 45 2021: 63 2022: 82	2019-2022: \$480 mil Fundación CRUSA Fuente de Financiamiento externa	Vice Ministerio de Aguas y Mares
Mejoramiento y ampliación de la	Asegurar el abastecimiento nacional de	Porcentaje de avance de obra	0% ²⁰	2020-2022: 75%	2020-2022: 20.802,6	RECOPE

²⁰ Se espera resolver la licitación en el 2019.

Intervención estratégica	Objetivo	Indicador	Línea base	Meta del período	Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Responsable ejecutor
infraestructura de RECOPE	combustibles y asfaltos de manera confiable, ampliando la capacidad de almacenaje y mejorar las condiciones de seguridad contra incendios de las instalaciones			002514 Construcción de esferas con capacidad para almacenar 25 mil barriles (4 mil m3) de GLP en el Plantel Moín 2020: 15% 2021: 45% 2022: 75%	2020: 4.117,8 2021: 8.342,4 2022: 8.342,4	
		Porcentaje de avance de obra	0% ²¹	2020-2021: 100% 001875 Sistema contra incendio en el Muelle Petrolero RECOPE 2020: 67% 2021: 100%	2020-2021: 2.237,3 2020: 1.500 2021: 737,3	
		Porcentaje de avance de obra	0% ²²	2019-2020: 100% 001844 Planta de Emulsiones Asfálticas, Plantel El Alto RECOPE 2019: 80% 2020: 100%	2019-2020: 8.959 2019: 4.592 2020: 2.887 Fuente financiera: Fondos propios	RECOPE

²¹ Se espera resolver la licitación en el 2019.

²² Inició la construcción en agosto 2018.

Intervención estratégica	Objetivo	Indicador	Línea base	Meta del período	Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	Responsable ejecutor
		Porcentaje de avance de obra	0% ²³	2021-2022: 100% 001894 Nuevas instalaciones de suministro de combustibles para aeronaves en el Aeropuerto Tobías Bolaños 2021: 20% 2022:100%	2021-2022: 1.450 (2020: 330 2021: 1.150)	RECOPE

Sector Ordenamiento Territorial y Asentamientos Humanos

²³ Se encuentra en elaboración del cartel de la licitación.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Ordenamiento de los derechos de propiedad y derechos de posesión en inmuebles propiedad privada del Estado en zonas rurales y urbanas.	Regularizar la tenencia de la tierra en inmuebles que actualmente son de dominio privado del Estado mediante la formalización de los títulos de propiedad.	Número de predios regularizados ²⁴ a nivel nacional.	2.182 ²⁵	2019-2022 13.780 ²⁶ Periodo: 2019: 2.230 2020: 2.790 2021: 3.730 2022: 5.030	3.484,00 Periodo: 2019: 561,0 2020: 704,0 2021: 944,0 2022: 1.275,0 INDER: Programa Presupuestario 02, Gestión Agraria y Regularización de la Tierra. Fuente de Financiamiento: Recursos Propios. INVU: Programa Presupuestario 03, Programas Habitacionales. Fuente de Financiamiento: Recursos Propios.	Director de Fondo de Tierras INDER. Jefe del Departamento de Programas Habitacionales INVU.

²⁴ INDER cuenta con 2 modalidades: titulación y regularización (artículo 85c de la Ley 9036 y concesión en Franja Fronteriza) y el INVU con titulación, según Ley N° 1788.

²⁵ 2.182 predios que corresponden a la suma de 130 predios del INVU (para el 2017 se contaba con fondos de FODESAF y otros que no ingresarán para este periodo, por lo que la proyección para el periodo es menor) más 2.052 predios del INDER regularizados, para el 2017.

²⁶ El 100% de la meta corresponde a 13.780 predios regularizados que se divide en 13.380 a regularizar por el INDER y 400 por el INVU para los cuatro años. Esta meta se desagrega anualmente en: 2.230 predios regularizados en el 2019 correspondiente al 16,18%, 2.790 predios regularizados en el 2020 correspondientes al 20,25%, 3.730 predios regularizados en el 2021 correspondientes al 27,07%, y 5.030 predios regularizados en el 2022 correspondientes al 36,50% de la meta cuatrenal.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Programa de atención del déficit habitacional para la población de escasos recursos mediante el otorgamiento de bonos de vivienda. ²⁷ .	Generar soluciones de vivienda para la población de escasos recursos económicos mediante el otorgamiento de bonos de vivienda. ²⁸	Número de soluciones de vivienda otorgados a la población de escasos recursos económicos (estratos 1 y 2). ²⁹	10.670 ³⁰	2019-2022: Nacional: 44.648 ³¹ 2019: 11.011 2020: 11.117 2021: 11.224 2022: 11.332	454.981,69 Programa Presupuestario 02, Dirección y Administración de Operaciones. Fuente de Financiamiento: FODESAF, Lotería Nacional (JPS), Impuesto Solidario.	Dirección del Fondo de Subsidio para la Vivienda, BANHVI.

²⁷ Según el artículo 52 de la Ley N° 7052 de Creación del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda y el Banco Hipotecario de la Vivienda, serán elegibles para recibir el beneficio del Bono Familiar de Vivienda, las familias “cuyos ingresos mensuales no excedan el límite mayor del salario mínimo mensual de una persona obrera no especializada de la industria de la construcción. Por encima de este y hasta el máximo de seis salarios mínimos mensuales de una persona obrera no especializada de la industria de la construcción, el monto del subsidio se definirá en relación inversa al ingreso mensual familiar, conforme al Reglamento del Fondo de subsidios para la vivienda (FOSUVI), y se otorgará también como donación”.

²⁸ Es importante indicar que el riesgo de incumplimiento de la meta programada para esta intervención estratégica va ligada a que la colocación de muchos bonos dependerá de la disponibilidad de agua potable y alcantarillado que debe certificar el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AYA).

²⁹ Los estratos 1 y 2 incluye a familias de escasos recursos, en condiciones de emergencia o extrema necesidad, población indígena, adultos mayores, personas con discapacidad, asentamientos informales (entiéndase éstos últimos en sustitución del término precario acorde a un enfoque de derechos humanos) y viviendas no adecuadas (entendidas éstas en sustitución al término tugurio).

³⁰ Para el año 2017 se generaron 10.670 soluciones de vivienda mediante bonos otorgados para la población de escasos recursos. Desagregado regionalmente corresponde a Región Central 2.282 soluciones de vivienda (21,39 %), Región Chorotega 1.750 (16,40 %), Región Pacífico Central 610 (5,72 %), Región Brunca 2.251 (21,10 %), Región Huétar Caribe 2.337 (21,90 %), Región Huétar Norte 1.440 (13,50 %).

³¹ Para el Período 2019-2022 se otorgarán 44.648 soluciones de vivienda para la población de estratos 1 y 2 que equivale al 100,00 % de la meta. Anualmente se desagrega en 11.011 soluciones de vivienda para el 2019 que equivale al 24,64%, 11.117 soluciones vivienda para el 2020 que equivale al 24,88%, 11.224 soluciones de vivienda para el 2021 que equivale al 25,12%, y 11.332 soluciones de vivienda para el 2022 que equivale al 25,36%.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
				2019: 11.011 ³² Distribución Regional: Región Central: 2.403 Región Brunca: 2.353 Región Huetar Caribe: 2.393 Región Huetar Norte: 1.452 Región Chorotega: 1.727 Región Pacífico Central: 683	105.561,14 Región Central: 22.375,51 Región Brunca: 19.858,45 Región Huetar Caribe: 24.495,45 Región Huetar Norte: 12.110,66 Región Chorotega: 20.067,70 Región Pacífico Central: 6.653,37	Dirección del Fondo de Subsidio para la Vivienda, BANHVI.
				2020: 11.117 ³³ Distribución Regional: Región Central: 2.425 Región Brunca: 2.376 Región Huetar	110.839,19 Región Central: 23.494,29 Región Brunca: 20.851,38	Dirección del Fondo de Subsidio para la Vivienda, BANHVI.

³² Las 11.011 soluciones de vivienda a nivel nacional para el 2019 equivale al 24,64% de la meta cuatrienal, las cuales a nivel regional se desagregan en: 2.403 soluciones de vivienda para la Región Central que equivale al 21,82%, 2.353 soluciones de vivienda para la Región Brunca que equivale al 21,37%, 2.393 soluciones para la Región Huetar Caribe que equivale al 21,73%, 1.452 soluciones para la Región Huetar Norte que equivale al 13,19%, 1.727 soluciones para la Región Chorotega que equivale al 15,68% y 683 soluciones de vivienda para la Región Pacífico Central que equivale al 6,20%.

³³ Las 11.117 soluciones de vivienda a nivel nacional para el 2020 equivalen al 24,88% de la meta cuatrienal, las cuales a nivel regional se desagregan en: 2.425 soluciones de vivienda en la Región Central que equivale al 21,81%, 2.376 soluciones de vivienda para la Región Brunca que equivale al 21,37%, 2.416 soluciones de vivienda para la Región Huetar Caribe que equivalen al 21,73%, 1.466 para la Región Huetar Norte que equivale al 13,19%, 1.744 para la Región Chorotega que equivale al 15,69% y 690 soluciones para la Región Pacífico Central que equivale al 6,21%.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
				Caribe: 2.416 Región Huetar Norte: 1.466 Región Chorotega: 1.744 Región Pacífico Central: 690	Región Huetar Caribe: 25.720,22 Región Huetar Norte: 12.716,19 Región Chorotega: 21.071,08 Región Pacífico Central: 6.986,04	
				2021: 11.224 ³⁴ Distribución regional: Región Central: 2.450 Región Brunca: 2.399 Región Huetar Caribe: 2.439 Región Huetar Norte: 1.480 Región Chorotega: 1.760 Región Pacífico Central: 696	116.381,15 Región Central: 24.669,00 Región Brunca: 21.893,95 Región Huetar Caribe: 27.006,23 Región Huetar Norte: 13.352,00 Región Chorotega: 22.124,64 Región Pacífico Central: 7.335,34	Dirección del Fondo de Subsidio para la Vivienda, BANHVI.

³⁴ Las 11.224 soluciones de vivienda a nivel nacional para el 2021 equivale al 25,12% de la meta cuatrienal, las cuales a nivel regional se desagregan en: 2.450 soluciones de vivienda para la Región Central equivalente al 21,83%, 2.399 soluciones para la Región Brunca que equivale al 21,37%, 2.439 soluciones para la Región Huetar Caribe equivalente al 21,73%, 1.480 soluciones de vivienda para la Región Huetar Norte equivalente al 13,19%, 1.760 soluciones para la Región Chorotega equivalente al 15,68% y 696 soluciones para la Región Pacífico Central equivalente al 6,20%.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor												
				<p>2022: 11.332 ³⁵</p> <p>Distribución Regional:</p> <table> <tr> <td>Región Central: 2.473</td> <td>Región Central: 25.902,45</td> </tr> <tr> <td>Región Brunca: 2.422</td> <td>Región Brunca: 22.988,64</td> </tr> <tr> <td>Región Huetar Caribe: 2.463</td> <td>Región Huetar Caribe: 28.356,54</td> </tr> <tr> <td>Región Huetar Norte: 1.494</td> <td>Región Huetar Norte: 14.019,60</td> </tr> <tr> <td>Región Chorotega: 1.777</td> <td>Región Chorotega: 23.230,87</td> </tr> <tr> <td>Región Pacífico Central: 703</td> <td>Región Pacífico Central: 7.702,11</td> </tr> </table>	Región Central: 2.473	Región Central: 25.902,45	Región Brunca: 2.422	Región Brunca: 22.988,64	Región Huetar Caribe: 2.463	Región Huetar Caribe: 28.356,54	Región Huetar Norte: 1.494	Región Huetar Norte: 14.019,60	Región Chorotega: 1.777	Región Chorotega: 23.230,87	Región Pacífico Central: 703	Región Pacífico Central: 7.702,11	122.200,21	Dirección del Fondo de Subsidio para la Vivienda, BANHVI.
Región Central: 2.473	Región Central: 25.902,45																	
Región Brunca: 2.422	Región Brunca: 22.988,64																	
Región Huetar Caribe: 2.463	Región Huetar Caribe: 28.356,54																	
Región Huetar Norte: 1.494	Región Huetar Norte: 14.019,60																	
Región Chorotega: 1.777	Región Chorotega: 23.230,87																	
Región Pacífico Central: 703	Región Pacífico Central: 7.702,11																	

³⁵ Las 11.332 soluciones de vivienda a nivel nacional para el 2022 equivalen a un 25,36% de la meta del período, las cuales a nivel regional se desagregan en: 2.473 soluciones de vivienda en la Región Central que equivale al 21,82%, 2.422 soluciones en la Región Brunca que equivale al 21,37%, 2.463 soluciones en la Región Huetar Caribe que equivale al 21,73%, 1.494 soluciones en la Región Huetar Norte que equivale al 13,18%, 1.777 soluciones para la Región Chorotega que equivale al 15,68% y 703 soluciones en la Región Pacífico Central que equivalen a 6,20%.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Programa de atención del déficit habitacional para la población de clase media.	Generar soluciones de vivienda para la población de clase media, mediante el bono familiar de vivienda y alternativas crediticias.	Número de soluciones de vivienda generadas para la población de clase media.	839 ³⁶	2019-2022: 3.568 ³⁷ 2019: 829 2020: 946 2021: 914 2022: 879	76.490,02 2019: 17.768,63 2020: 20.285,15 2021: 19.589,1 2022: 18.847,14	Dirección del Fondo de Subsidio para la Vivienda y Fondo Nacional de Vivienda del BANHVI. BANHVI: Programa Presupuestario 02, Dirección y Administración de Operaciones. Subprograma No. 02.01 Dirección FOSUVI. Fuente de Financiamiento: Lotería Nacional (JPS) y FODESAF. INVU: Programa Presupuestario 04, Gestión de Programas de Financiamiento: Subprograma 4.1 Gestión de productos del Sistema de Ahorro y Préstamos. Fuente de Financiamiento Recursos generados por el Sistema de Ahorro y Préstamos, y Subprograma 4.2, Gestión de productos con diversas fuentes de ingresos (Credi-INVU). Fuente de

³⁶ Durante el 2017 se generaron 839 soluciones de vivienda que se desagregan en 485 soluciones vía subsidio del Sistema Nacional Financiero para la Vivienda más 354 soluciones vía crédito del INVU.

³⁷ Para el período 2019-2022 se otorgarán 3.568 soluciones de vivienda para clase media, equivalente al 100%. Esta meta incluye 1.554 soluciones vía Credi-INVU, el Sistema de Ahorro y Préstamo y el Proyecto Blélè del INVU y 2.014 soluciones correspondientes al Sistema Nacional Financiero de la Vivienda, BANHVI. Anualmente esta meta se desagrega en: 829 soluciones habitacionales a nivel nacional para el 2019 equivalente a un 23,23%, 946 soluciones para el 2020 equivalente al 26,52%, 914 soluciones para el 2021 equivalente a un 25,61%, y 879 soluciones para el 2022 equivalente al 24,64%.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
					Financiamiento Recursos propios. Proyecto Blélè: Programa Presupuestario 03, Programa Habitacionales. Fuente de Financiamiento: Recursos Propios y Alianza Público Privada.	
Sector Hacienda Pública, Monetario y Supervisión Financiera						
Programa de crédito para vivienda clase media	Impulsar el acceso a vivienda digna por medio del otorgamiento de crédito para la clase media costarricense	Porcentaje de crecimiento anual de clientes con operaciones de crédito formalizadas del segmento vivienda para clase media menor a ¢75 millones (BNCR)	2017: 5%	2019-2022: 8,24% ³⁸ 2019: 2% 2020: 2% 2021: 2% 2022: 2%	2019-2022: 46.691,38 Fondos propios Programa 999998-Apoyo (100% Ubicación presupuestaria 201802-Banca Hipotecaria)	Banco Nacional de Costa Rica Gerente General
		Porcentaje de crecimiento anual de clientes con operaciones de crédito formalizadas del segmento vivienda para clase media menor a ¢75 millones (BCR)	2017: -5,25%	2019-2022: 20,4% ³⁹ 2019: 4,0% 2020: 4,5% 2021: 5,0% 2022: 5,5%	2019-2022: 12.550,90 Fondos propios Programa 01-Negocios.	Banco de Costa Rica Gerente General

³⁸ Corresponde al producto de los crecimientos anuales

³⁹ Corresponde al producto de los crecimientos anuales

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Aseguramiento de viviendas de clase media con nuevas pólizas de Incendio	Incrementar el aseguramiento de protección a viviendas de clase media, a través de nuevas pólizas de Incendio, con el fin de minimizar el riesgo de pérdida por la ocurrencia de eventuales siniestros.	Cantidad de Viviendas de clase media aseguradas con nuevas pólizas de Incendio al cierre de cada año	2017: 1.510	2019-2022: 1.938 2019: 1.620 2020: 1.742 2021: 1.837 2022: 1.938	2019-2022: 192 Recursos propios Programa 0211 Mercadeo y Ventas	Instituto Nacional de Seguros Presidente Ejecutivo y Dirección de Mercadeo y Ventas

Matriz de Preinversión

El ciclo de vida del proyecto es el proceso de maduración que experimenta todo proyecto de inversión a través de su vida, está conformado por las fases de preinversión, ejecución y operación, y éstas a su vez se subdividen en etapas. En el caso de la fase de preinversión, esta se divide en: perfil, prefactibilidad, factibilidad⁴⁰ y diseño.

La fase de preinversión es clave porque en ella se concentra la planificación de todo el proyecto, es la referencia para las fases posteriores. Cualquier omisión o debilidad a nivel de la conceptualización del proyecto, estudios previos, tramitología, entre otras, se constituye en un riesgo potencial para la fase de ejecución u operación; por esta razón la institución debe programar recursos para solventar requerimientos y designar un equipo interdisciplinario para la realización de los estudios de la preinversión y/o darles soporte a los procesos de esta fase.

Conforme se avanza en los estudios de cada una de las etapas de preinversión se incrementa la complejidad y sus costos, pero se reduce el nivel de incertidumbre sobre la factibilidad y viabilidad del proyecto. Los estudios por etapas permiten la asignación progresiva de recursos, pues si en una etapa se llega a la conclusión que el proyecto no es técnica, financiera o económicamente factible, carece de sentido continuar con la fase siguiente.

Los estudios que se desarrollan en cada una de las etapas tienen la misma estructura y abordan temas relacionados con la identificación del proyecto, el estudio de mercado, el estudio técnico, el análisis de riesgos, la evaluación financiera, la evaluación económica-social y la evaluación ambiental. Las diferencias entre los documentos de cada una de las etapas se centran principalmente en el tipo de información (secundaria o primaria), el tipo de variables utilizadas, la profundidad de los análisis y el grado de incertidumbre que se maneje en cada uno de ellos.

Por lo tanto, uno de los elementos que contribuye al éxito de un proyecto es llevar a cabo una completa, eficiente y eficaz preinversión, considerando que sus resultados son fundamentales para la toma de decisiones sobre la pertinencia de una determinada inversión pública.

A continuación, se presentan las intervenciones mediante proyectos según las distintas áreas estratégicas de programación del plan que estarán desarrollando la Fase de Preinversión durante el periodo 2019-2022.

⁴⁰ Los estudios necesarios para la obtención de la viabilidad ambiental son parte de la etapa de Factibilidad, no obstante, en algunos casos los estudios completos y el proceso de obtención de la viabilidad ambiental se programan o elaboran en forma separada al estudio de Factibilidad. Esto debido a que la viabilidad ambiental tiene una vigencia definida y por lo general los proyectos no inician la ejecución en forma inmediata; asimismo, en algunos casos SETENA puede solicitar ajustes en los diseños y estudios respectivos.

Sector Transporte, Movilidad y Ordenamiento Territorial						
Programa de movilidad Urbana. 	Desarrollar la fase de preinversión del proyecto de Tren Rápido de Pasajeros, contribuyendo a la movilización en el Gran Área Metropolitana.	Porcentaje de avance de etapa de proyecto.	2017: 15% (perfil 5% y prefactibilidad 10%)	2019-2021: 100% 002192. Etapa de preinversión del proyecto "Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP)" en la Gran Área Metropolitana. (Región: Central) 2019: 55% (factibilidad) 2020: 85% (viabilidad ambiental) 2021: 100 % (Diseño final).	2019-2021: \$1,87 BCIE e INCOFER 2019: \$1,30 BCIE 2020: \$0,28 BCIE 2021: \$0,29 BCIE	Instituto Costarricense de Ferrocarriles. Unidad Ejecutora.
Proyecto Tren Eléctrico Carga (T.E.L.C.A.) 	Mejorar la capacidad de movilización de mercancías en el modo ferroviario para promover el desarrollo económico en la Región Huetar Norte y Huetar Caribe.	Porcentaje de avance de etapa de proyecto.	2017: 0%	2019-2022: 100% Etapa de preinversión del proyecto "Rehabilitación del Tren Eléctrico de Carga (TELCA)" (Región: Huetar Norte y Huetar Caribe) 2019: 15 % prefactibilidad 2020: 55 % factibilidad 2021: 85 % Viabilidad ambiental 2022: 100% Diseño final	2019-2022: \$1,55 Cooperación técnica BCIE (Préstamo Contingente)	INCOFER Unidad Ejecutora TELCA

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
<p>Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación y/o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales.</p> 	<p>Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.</p>	<p>Porcentaje de avance de etapa de proyecto.</p>	<p>2017: 0%</p>	<p>2019-2020: 55% Etapa de preinversión del proyecto de mejoramiento y rehabilitación de la Ruta Nacional N° 32, sección Tibás - Cruce Río Frío. (Región: Central y Huétar Caribe) 2019: 20% Perfil y factibilidad 2020: 55% Estudio de factibilidad.</p>	<p>2019-2020: \$3,5 BID-PIT 2019: \$1,05 2020: \$2,45</p>	<p>Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Unidad Ejecutora del proyecto.</p>
<p>Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación y/o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales.</p> 	<p>Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.</p>	<p>Porcentaje de avance de etapa de proyecto.</p>	<p>2017: 0%</p>	<p>2019-2020: 85% Etapa de preinversión del proyecto de mejoramiento y rehabilitación de la Ruta Nacional N° 23 sección Caldera - Barranca (Región Pacífico Central) 2019: 55% factibilidad 2020: 85% Estudio viabilidad ambiental</p>	<p>2019-2020: \$1,0 BID-PIT 2019: \$0,60 BID-PIT 2020: \$0,40 BID-PIT</p>	<p>Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Unidad Ejecutora del proyecto.</p>

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
 Proyecto Ciudad Gobierno	<p>Desarrollar la fase de preinversión del proyecto Ciudad Gobierno, para definir una iniciativa de inversión que contemple la prestación de servicios públicos de manera concentrada, el ordenamiento urbano de la ciudad y el ahorro en el pago de alquileres por parte del Estado.</p>	<p>Porcentaje de avance en la etapa del Proyecto</p>	<p>2017: 3%⁴¹ (perfil)</p>	<p>2019-2022: 100% Etapa de preinversión del proyecto "Ciudad Gobierno" (Región: Central) 2019: 55% factibilidad 2020: 65% diseño 2021: 95% viabilidad ambiental 2022: 100% diseño final</p>	<p>2021-2022: 550 millones de colones⁴²</p> <p>Fuente de financiamiento: Recursos institucionales y de fuentes cooperación</p>	<p>Comisión Nacional de "Ciudad Gobierno" MIDEPLAN: Viceministro MOPT: Dirección de Edificaciones Nacionales Ministerio de Hacienda: Dirección Crédito Público INVU: Presidencia Ejecutiva MIVAH: Dirección de Gestión Integrada del Territorio Municipalidad de San José: Dirección de Planificación</p>

⁴¹ Existe idea conceptual preliminar y evaluación de tres edificaciones elaborada por la Comisión Nacional de "Ciudad Gobierno", así como un análisis financiero preliminar global.

⁴² Los recursos corresponden a monto requerido estimado para la realización de los estudios de preinversión, los recursos necesarios para la construcción y operación del proyecto serán producto de los resultados de los estudios de preinversión.

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ¢, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Sector Ambiente, Energía y Mares						
Mejoramiento y ampliación de la infraestructura de RECOPE 	Asegurar el abastecimiento nacional de combustibles y asfaltos de manera confiable, ampliando la capacidad de almacenaje y mejorar las condiciones de seguridad contra incendios de las instalaciones	Porcentaje de avance en la etapa de Preinversión	0%	2019-2020: 100% 002587 Construcción de la Terminal Pacífico para recibo de buques y almacenamiento en el Plantel Barranca. 2019: 5% ⁵ 2020: 85% ⁶ 2021: 90% ⁷ (diseño) 2022: 100% ⁸ (licit.)	2019-2020: 20 ⁴³ 2019: 5 2020: 5 2021: 5 2022: 5	RECOPE
 		Porcentaje de avance en la etapa de Preinversión	0%	2019-2022: 100% 002588 Construcción del Plantel Chorotega para distribución de combustibles en Guanacaste 2019: 15% ¹⁴ 2020: 55% ¹⁵ 2021: 85% ¹⁶ 2022: 100%	2019-2022: ¢55 millones 2019: 40 2020: 5 2021: 5 2022: 5	RECOPE
 		Porcentaje de avance en la etapa de Preinversión	5% ⁹	2019-2020: 100% 002589 Ampliación de la capacidad de trasiego de producto limpio entre el plantel La Garita – Barranca. 2019: 15% ¹⁰ 2020: 85% ¹¹ 2021: 92% ¹² (diseño) 2022: 100% ¹³ (licit)	2019-2020: ¢55 millones 2019: 40 2020: 5 2021: 5 2022: 5	RECOPE

⁴³ Los recursos corresponden a estudios de suelos y actualización de los estudios ambientales.

Matriz Alianzas Público – Privadas (APP):

El desbalance financiero del Gobierno Central se ha venido acentuando durante los últimos años, así como el alto endeudamiento, en este marco, los recursos no son suficientes para destinar a la inversión pública en infraestructura y servicios públicos. En esta coyuntura las Asociaciones Público- Privadas (APP) se presentan como una alternativa innovadora de financiamiento para atender funciones del gobierno.

Las APP surge como mecanismo de financiamiento para proyectos autosostenibles en donde, los contratos de largo plazo entre el sector público y el privado permiten desarrollar la gestión de un activo o un servicio público. Los contratos APP pueden darse con objeto de desarrollar y gestionar nueva infraestructura, contratos para llevar a cabo mejoras significativas a la infraestructura existente y aquellos en los que un socio privado gestiona infraestructura existente o sólo presta servicios públicos⁴⁴.

Estos acuerdos pueden ser para: mejorar las formas en que se preparan, diseñan y construyen los proyectos de infraestructura; mejorar el análisis, transferencia y gestión del riesgo; optimizar el diseño y construcción para una mejor gestión del ciclo de vida de los proyectos; entre otras funciones. Existen diferentes modalidades de financiamiento dependiendo de si el sector privado se encarga del Financiamiento, Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento de los proyectos.

En el país existe alguna experiencia respecto a dichas asociaciones, las cuales están amparadas en las Leyes 7495 “Expropiaciones” de 1995 y 7762 “Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos” de 1998 y más recientemente con la promulgación del “Reglamento para el Desarrollo, Fomento y Gestión de las Alianzas Público Privadas para el Desarrollo del Sector Público” mediante el Decreto Ejecutivo 40933-MEIC-MIDEPLAN del 2018.

Asimismo, las APP contribuyen al logro compartido y eficaz de los objetivos país, de la Agenda 2030 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, además, la Política Nacional de Responsabilidad Social 2017-2030 plantea el fomento de las APP para el desarrollo.

A continuación, se presentan intervenciones estratégicas según las distintas Áreas Estratégicas de Articulación Presidencial del PNDIP que estarán siendo ejecutados con el mecanismo de APP.

⁴⁴ Tomado de PPP Guide. Guía de certificación APP de APMG.

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022

 Intervención estratégica	 Objetivo	 Indicador	 Línea base	 Meta del período	 Estimación Presupuestaria en millones ₡, fuente de financiamiento y programa presupuestario	 Responsable ejecutor
Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación y/o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales. 	Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.	Porcentaje de avance de etapa de proyecto.	2017: 0%	2021-2022: 45% 002547. Ampliación y mejoramiento de Corredor Vial San José-Caldera, Ruta N° 27. (Regiones Central y Pacífico Central) 2021:15% (Preinversión) 2022: 45% (30% Avance de Obra)	2021-2022: 150,75 ⁴⁵ Recursos Externos Concesionario. 2021: 22,5 2022: 128,25	Consejo Nacional de Concesiones Supervisor de Proyecto del Consejo Nacional de Concesiones.
Programa de rehabilitación y mejoramiento de infraestructura portuaria. 	Mejorar la infraestructura portuaria mediante obras de rehabilitación, habilitación, ampliación y construcción, para ofrecer a los usuarios mayor seguridad y eficiencia en los servicios.	Porcentaje de avance de obra.	2017: 0	2021-2022: 100% 001236. Construcción y operación de la Marina de Limón y terminal de cruceros. (Región Huetar Caribe) 2021: 45% 2022: 100%	2021-2022: 40.600 Asociación Público-Privado (APP) Recursos privados 2021: 18.270 2022: 22.330	Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. Presidente Ejecutivo y Dirección de Ingeniería
Programa de rehabilitación y mejoramiento de infraestructura portuaria. 	Mejorar la infraestructura portuaria mediante obras de rehabilitación, habilitación, ampliación y construcción, para ofrecer a los usuarios mayor seguridad y eficiencia en los servicios.	Porcentaje de avance físico en ejecución de obra.	2017:0	2021-2022: 100%. Construcción y equipamiento de la Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario Moín. (Región: Huetar Caribe). 2021: 60% 2022: 100%.	2021-2022: 34.800 Asociación Público-Privado (APP). 2021: 20.880 2022: 13.920	Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. Presidencia Ejecutiva Dirección de Ingeniería.

⁴⁵ Los recursos del año 2021 incluyen recursos financieros del Concesionario del proyecto que se estarán invirtiendo en los estudios previos que forman parte de la preinversión.