

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO

EVALUACIÓN DEL DISEÑO Y PROCESO DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN:
EL CASO DE RUTAS NACIONALES 247 Y 249

Trabajo final de investigación aplicada sometido a consideración de la Comisión del Programa de Posgrado en Administración Pública para optar al grado y título de Maestría Profesional en Administración Pública con énfasis en Gestión Pública

CARLOS ANGULO MÉNDEZ
KAREN HERNÁNDEZ MURILLO

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica
2025

DEDICATORIA

A Dios, fuente de toda sabiduría y fortaleza, por sostenerme en cada paso, iluminar mi camino en los momentos de oscuridad, así como darme el don de soñar y la gracia de perseverar.

A mis amados padres, Azucena Murillo Villalobos y Roberto Hernández Rojas, mi roca y refugio, quienes, con su amor incondicional y fe en mí, han sido pilares fundamentales en esta travesía. Gracias por enseñarme con su ejemplo que los logros se alcanzan con humildad, esfuerzo y esperanza.

A mis hijos, Juan Manuel Vargas Hernández y Argerie Vargas Hernández, mi razón de ser, mi inspiración diaria. En ustedes encuentro el impulso para superarme y el deseo profundo de ser un faro que guíe con amor, entrega y constancia. Que este logro les sirva como testimonio de que los sueños sí se alcanzan cuando se camina con fe y determinación.

A mis hermanas, Maylen, Viviana y Yerilyn Hernández Murillo, por su cariño fraterno y apoyo constante. Su presencia ha sido bálsamo y fuerza en esta etapa de mi vida.

Y a mi amigo entrañable, Alberto Rojas Arias, quien, con generosidad y lealtad, caminó a mi lado en este proceso. Dios puso en mi camino tu amistad como un regalo y hoy agradezco tu apoyo sincero, que ha sido clave para llegar hasta aquí.

A todos, los llevo en mi corazón y en cada página de este sueño hecho realidad. ¡Qué el Señor bendiga sus vidas así como han bendecido la mía!

Karen Andrea Hernández Murillo.

A mi esposa, Adriana Álvarez, columna vertebral inquebrantable de mi vida, sostén incansable en cada jornada y luz firme que iluminó mi camino cuando las fuerzas flaqueaban y la incertidumbre amenazaba con apagar mi esperanza. Este logro no es solo mío; lleva profundamente su nombre, porque, en los momentos más difíciles, cuando el cansancio parecía derrotarme, ella fue mi refugio, mi aliento constante y mi fuerza renovada. Cuando las dudas nublaban mi mente, su fe inquebrantable me impulsó a seguir adelante. En cada paso de esta ardua travesía, su presencia fue mucho más que compañía: fue determinación, fue coraje, fue esperanza viva y compromiso que se manifestó en amor absoluto. A ella, que creyó en mí cuando yo mismo dudaba, le dedico con toda mi alma este triunfo que es, también, el suyo.

A mis hijos, Marcelo, Luciana, Sebastián y Esteban, mi más alta inspiración y la razón que da sentido a cada sacrificio. Este trabajo es para ustedes, no solo como legado académico, sino como mensaje de vida: que nunca renuncien a lo que sueñan, que se formen con esfuerzo, vivan con ética y entiendan que todo lo grande en la vida exige entrega, voluntad y corazón.

A mis padres, Carlos Angulo Medina y Gloria Méndez Contreras, porque sembraron en mí, desde muy joven, los valores que hoy sostienen mi caminar: integridad, humildad, trabajo incansable y respeto por los demás. Este logro es también fruto de su sacrificio silencioso, de sus luchas calladas, de su amor firme y su ejemplo incorruptible. Nada de lo que soy sería posible sin lo que ustedes me dieron.

A mi familia, mi raíz, mi cimiento y mi impulso. Este Trabajo Final de Investigación Aplicada no solo representa la culminación de un proceso académico exigente, sino un acto de gratitud y honra a ustedes, quienes han sido mi verdadera motivación. Pero, más allá de eso, representa también un compromiso firme y renovado con el servicio público, con el país que amo y con la responsabilidad de ejercer una gestión pública transparente, técnica y profundamente humana.

Porque los títulos se obtienen, pero el honor se construye cada día. Este logro lo comparto con ustedes, con orgullo, con amor... y con la firme determinación de seguir creciendo, por ustedes y para ustedes.

Carlos Angulo Méndez.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por haberme sostenido con su infinita misericordia. A Ti, Señor, elevo mi gratitud, porque fuiste luz en medio de la incertidumbre, refugio en los momentos de cansancio y guía amorosa en cada decisión tomada. Sin Ti, este sueño no habría sido posible.

A la Santísima Virgen de Fátima, madre celestial y protectora fiel, gracias por cobijarme bajo tu manto en cada paso de este camino. A ti encomiendo este logro, fruto de oración, entrega y esperanza.

A la memoria del Sr. Jorge Vásquez Rodríguez, maestro ejemplar, impulsor de mi vocación y creyente firme en mis capacidades. Aunque ya no estás físicamente, tu legado permanece vivo en mis acciones. Gracias por sembrar en mí la certeza de que sí era posible.

Al Sr. Daniel Rodríguez Salas, mentor sabio y guía generoso, por su acompañamiento sereno, sus consejos oportunos y su disposición constante. Su ejemplo me enseñó que el conocimiento no solo se transmite, sino que también se inspira.

A Carlos Esteban Angulo Méndez, amigo leal y compañero de lucha desde el primer día. Juntos iniciamos este proceso y juntos lo culminamos. Siempre recordaré tu determinación inquebrantable, tu fuerza interior, esa que no se ve, pero que sostiene y tu capacidad admirable de no rendirte ante ningún obstáculo. Gracias por ser un verdadero hermano en este trayecto.

A los funcionarios del Consejo Nacional de Vialidad, por su apertura, apoyo y colaboración para el desarrollo de esta investigación. Su disposición fue esencial para el alcance de los objetivos propuestos.

Y a mi familia entera y amistades, cuyo amor y respaldo han sido un abrigo permanente para mi corazón. A todos ustedes, mencionados con nombre y alma en la dedicatoria de este trabajo, mi gratitud eterna. Este logro también es suyo.

"Todo lo puedo en Cristo que me fortalece". Filipenses 4,13.

Karen Andrea Hernández Murillo.

A Dios Todopoderoso, fuente inagotable de sabiduría, discernimiento y fortaleza. A Él entrego mi gratitud eterna, porque, sin Su luz y su poder infinito, este logro jamás habría sido posible. En los momentos más oscuros, cuando parecía que todo se derrumbaba, Su presencia firme y su guía inquebrantable fueron mi sostén y mi esperanza. Este trabajo nace de Su voluntad y en Su nombre lo entrego.

A la Virgen de los Ángeles, madre protectora y guía espiritual de Costa Rica, por su intercesión constante, por cubrirme con su manto sagrado y por renovar mi fe en cada paso de este arduo camino. A la Corte Celestial de Santos, Ángeles y Arcángeles, gracias por su resguardo silencioso pero poderoso, por infundir en mí valentía cuando el desánimo tocaba mi puerta y por ser mi fuerza invisible en cada instante.

A la memoria del señor Jorge Vásquez Rodríguez (qdDg), quien fue el sembrador incansable de este sueño. Su visión, su fe en mí y su aliento constante marcaron el inicio de esta travesía. Honro su memoria con este logro que no sería posible sin el impulso que él me dio.

A Daniel Rodríguez Salas, mentor y faro de este proceso, cuya guía firme, exigencia justa y apoyo constante fueron decisivos para mantener el rumbo y superar cada obstáculo. Su compromiso y sabiduría dejaron una huella indeleble en esta etapa de mi vida.

A Karen Hernández Murillo, compañera leal, apoyo inquebrantable y pilar fundamental en esta travesía. Gracias por estar siempre presente, por aportar con generosidad incansable, por cargar conmigo el peso de cada desafío y por avanzar a mi lado, hombro con hombro, enfrentando cada obstáculo con valentía y compromiso. Tu fortaleza y entrega no solo fueron un soporte, sino la energía que impulsó este proceso en los momentos más complejos. A ti, que fuiste más que compañera, te agradezco profundamente por ser una fuerza vital en esta batalla y en este logro compartido.

A mi familia, mi refugio, mi motor y mi fuerza diaria. Ustedes no solo me acompañaron: fueron mi sostén firme día tras día, compartiendo cada desvelo, cada renuncia y cada paso hacia adelante. Sin su amor, paciencia y fe inquebrantable en mí, esta meta sería un sueño imposible. Este logro también es suyo, porque fue construido con su sacrificio silencioso y su presencia constante.

A ti, mamá, Gloria Méndez Contreras, mi faro y mi sostén más grande. Gracias por tu amor sin límites, por tus palabras que fueron escudo ante la adversidad y por tu fe firme que nunca flaqueó. En tus brazos encontré siempre aliento y, en tu ejemplo, la fuerza para levantarme cuando parecía caer. Este triunfo lleva tu nombre grabado en el alma.

A los profesores de la Escuela de Administración Pública de la Universidad de Costa Rica, mi profundo agradecimiento por compartir su conocimiento, por su compromiso con la formación de servidores públicos íntegros y competentes, y por ser parte fundamental de este logro. Ustedes no solo impartieron clases: forjaron en mí la convicción de servir con ética, responsabilidad y visión, valores que honraré siempre en mi carrera.

Este trabajo es más que un título o un requisito cumplido. Es el fruto de un camino lleno de fe inquebrantable, sacrificio, amor profundo y un compromiso firme con el servicio público y con mi país. A quienes me sostuvieron desde el cielo y la tierra, a quienes creyeron y caminaron conmigo, les entrego este logro con todo mi corazón y mi gratitud eterna.

*Porque con Dios, con fe y con familia,
no hay meta inalcanzable ni sueño imposible.*

Carlos Angulo Méndez.

Este trabajo final de investigación aplicada fue aceptado por la Comisión del Programa de Posgrado en Administración Pública de la Universidad de Costa Rica, como requisito parcial para optar al grado y título de Maestría Profesional en Administración Pública con énfasis en Gestión Pública.

Dr. Raudin Esteban Meléndez Rojas
**Representante del Decano
Sistema de Estudios de Posgrado**

M. Sc. Diego Mora Valverde
Profesor guía

Dr. Leonardo Castellón Rodríguez
Lector

M. Sc. Jason Pérez Anchía
Lector

M. Sc. Maritza Rojas Poveda
**Representante de la directora del
Programa del Posgrado en Administración Pública**

Carlos Angulo Méndez
Sustentante

Karen Andrea Hernández Murillo
Sustentante

CONSTANCIA DE REVISIÓN FILOLÓGICA

San José, 3 de setiembre de 2025

Señores(as)
Sistema de Estudios de Posgrado
Universidad de Costa Rica

Estimados señores(as):

Yo, María Fernanda Sanabria Coto, cédula de identidad 114290780, filóloga española graduada en la Universidad de Costa Rica, perteneciente a la Asociación Costarricense de Filólogos (ACFIL), carné 225 y al Colegio de Licenciados y Profesores en Letras, Filosofía, Ciencias y Artes de Costa Rica (COLYPRO), código 75402, hago constar que he revisado el documento titulado:

EVALUACIÓN DEL DISEÑO Y PROCESO DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN: EL CASO DE RUTAS NACIONALES 247 Y 249

Dicho documento fue elaborado por Carlos Angulo Méndez, cédula de identidad 111350225, y Karen Hernández Murillo, cédula de identidad 109670474, con el fin de optar al grado de Maestría Profesional en Gestión Pública. He revisado y corregido aspectos tales como construcción de párrafos, vicios del lenguaje trasladados a lo escrito, ortografía, puntuación y otros relacionados con el campo filológico.

Atentamente,

Fernanda S. Coto



MARIA
FERNANDA
SANABRIA
COTO
(FIRMA)

Firmado digitalmente por MARIA FERNANDA SANABRIA COTO (FIRMA)
Nombre de reconocimiento (DN):
serialNumber=CPF-01-1429-0780,
sn=SANABRIA COTO,
givenName=MARIA FERNANDA, c=CR,
o=PERSONA FISICA, ou=CIUDADANO,
cn=MARIA FERNANDA SANABRIA COTO (FIRMA)
Motivo: Revisión filológica
Ubicación: Costa Rica
Fecha: 2025.09.03 20:12:01 -0600'

María Fernanda Sanabria Coto
Filóloga
Cédula de identidad 1-1429-0780
Colypro. Código 75402
Asociación Costarricense de Filólogos. Carné nro. 225
fernanda.sanabria@filologos.cr
Teléfono: +506 6022 9569

TABLA DE CONTENIDOS

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iv
HOJA DE APROBACIÓN.....	vii
CONSTANCIA DE REVISIÓN FILOLÓGICA.....	viii
TABLA DE CONTENIDOS.....	ix
RESUMEN EN ESPAÑOL.....	xiv
ABSTRACT.....	xv
LISTA DE GRÁFICOS.....	xvi
LISTA DE FIGURAS.....	xviii
LISTA DE ABREVIATURAS.....	xix
LICENCIAS DE PUBLICACIÓN.....	xx
CAPÍTULO I. MARCO EVALUATIVO.....	1
1.1. Introducción.....	1
1.2. Marco teórico, conceptual y marco de referencias.....	5
1.2.1. Evaluación en la obra pública.....	5
1.2.2. MOPT, CONAVI y municipalidades.....	6
1.2.3. Infraestructura vial.....	7
1.2.4. Conservación y mantenimiento vial.....	7
1.2.5. Mantenimiento rutinario.....	8
1.2.6. Municipalidad de Pococí.....	9
1.2.7. Convenio.....	9
1.2.8. Convenio de cooperación.....	9
1.2.9. Proyecto.....	10
1.2.10. Gestión de proyecto.....	11
1.2.11. Proyecto de infraestructura vial.....	12

1.2.12. Ciclo de vida del proyecto	12
1.2.13. Planificación de proyecto.....	14
1.2.14. Diseño de proyecto.....	15
1.2.15. Evaluación.....	16
1.3. Problema, criterios, interrogantes y objetivos de evaluación	17
1.3.1. Problema.....	17
1.3.2. Dificultades de la evaluación	20
1.3.3. Propósitos y beneficios de este estudio para la evaluación	20
1.3.4. Importancia y funciones de la evaluación	21
1.3.5. Criterios.....	22
1.3.5.1. Pertinencia.....	22
1.3.5.2. Congruencia	22
1.3.5.3. Eficiencia	22
1.3.5.4. Eficacia	23
1.3.6. Interrogantes	23
1.4. Objetivos de evaluación.....	25
1.4.1. Objetivo general	25
1.4.2. Objetivos específicos.....	25
1.5. Metodología	27
1.5.1. Metodología de investigación	27
1.5.2. Métodos para la recolección de datos	29
1.6. Triangulación	31
1.7. Fuentes y sujetos de información.....	32
1.8. Implementación de la evaluación	32
1.9. Matriz de congruencia.....	33

CAPÍTULO II. EVALUACIÓN DE LA PERTINENCIA EN EL DISEÑO Y PROCESO DE LOS CONVENIOS DE LAS RUTAS 247 Y 249 EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES CIUDADANAS Y LA NORMATIVA NACIONAL	37
2.1. Análisis de la pertinencia del diseño y proceso de los Convenios para las Rutas Nacionales 247 y 249 en Pococí, Limón	37
2.2. Percepción de altos mandos y expertos sobre la pertinencia de los Convenios para las Rutas 247 y 249	37
2.3. Percepción comunitaria sobre la pertinencia del proyecto ruta nacional 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón.....	39
2.4. Percepción comunitaria sobre la pertinencia del proyecto 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón.....	45
2.4.1. Análisis general del conocimiento del proyecto por la comunidad	50
2.5. Síntesis general del análisis de pertinencia de los convenios para las Rutas 247 y 249	51
2.5.1. Perspectiva de los actores institucionales	52
2.5.2. Percepción de la comunidad beneficiaria	53
2.5.3. Análisis documental	53
CAPÍTULO III. EVALUACIÓN DEL DISEÑO Y PROCESO DE LOS CONVENIOS DE LAS RUTAS 247 Y 249: CONGRUENCIA CON LAS NECESIDADES CIUDADANAS Y LA NORMATIVA NACIONAL APLICABLE.....	55
3.1. Percepción de altos mandos y expertos sobre la congruencia de los Convenios para las Rutas 247 y 249	55
3.2. Percepción comunitaria sobre la congruencia del proyecto ruta nacional 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón.....	57
3.3. Percepción comunitaria sobre la congruencia del proyecto 249.....	59
3.4 Análisis documental.....	61
3.5. Síntesis del criterio de congruencia en la intervención vial de las Rutas 247 y 249, cantón de Pococí, Limón	62
3.5.1 Perspectiva de los actores institucionales	62

3.5.2. Percepción de la comunidad beneficiaria	63
3.5.3. Revisión documental (primaria, secundaria y terciaria).....	63
CAPÍTULO IV. EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO: ANÁLISIS DE SU EFICACIA PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS	65
4.1. Director regional de CONAVI: estrategias y actividades planeadas	72
4.2. Resultados no planeados.....	73
4.3. Ingeniero de la zona 5-1 de Guápiles: Coordinación Técnica y Conservación Vial	74
4.4. Resultados no planeados positivos.....	74
4.5. Resultados no planeados negativos	75
4.6. Ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí: Diseño y Eficacia en la Ejecución	75
4.7. Coordinador Unidad Gestión de Desarrollo de JAPDEVA: Impacto Regional y Desafíos Burocráticos.....	75
4.8. Director ejecutivo del CONAVI: Monitoreo y Evaluación del Convenio.....	76
4.9. Departamento de Planificación Estratégica de CONAVI: Seguimiento y Transparencia.....	76
4.10. Percepción comunitaria sobre la eficacia del proyecto 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón	76
4.11. Percepción comunitaria sobre la eficacia del proyecto 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón.....	82
4.12. Conocimiento sobre los aportes de recursos para la intervención en la Ruta 249	84
CAPÍTULO V. EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO: ANÁLISIS DE LA EFICIENCIA EN LA GESTIÓN DE RECURSOS PARA ALCANZAR LOS RESULTADOS ESPERADOS.....	88
5.1. Director Regional del CONAVI: Gestión de Recursos para Resultados Tangibles	89
5.2. Coordinador Unidad de Gestión de Desarrollo en JAPDEVA: Cooperación interinstitucional y desafíos administrativos	89

5.3. Ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí: Impacto regional y alineación con políticas nacionales	90
5.4. Director ejecutivo de CONAVI: Desafíos en la formalización legal y coordinación	90
5.5. Analista experta del Departamento de Planificación Estratégica: Desafíos operativos en la gestión de proyectos viales	90
5.6. Percepción comunitaria sobre la eficiencia del proyecto Ruta 247	90
5.7. Percepción comunitaria sobre la eficiencia del proyecto 249	91
5.8 Análisis financiero comparativo y relación con el avance físico.....	94
5.9. Limitaciones y alcance de la evaluación de eficiencia del convenio	94
CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	96
6.1. Conclusiones	96
6.2. Recomendaciones	99
BIBLIOGRAFÍA	103
ANEXOS	110
Anexo 1. Tamaño de la muestra	110
Anexo 2. Presupuesto	114
Anexo 3. Contratación 2024LY-000002-0032000702	115
Anexo 4. Guía de buenas prácticas en proyectos de convenio de cooperación en infraestructura vial	118
Anexo 5. Cuestionario aplicado a la comunidad	143
Anexo 6. Guía de entrevista para funcionarios	154
Anexo 7. Matriz de análisis de datos triangulados	196

RESUMEN EN ESPAÑOL

Este informe evalúa el Convenio de Cooperación para el mantenimiento de las Rutas Nacionales 247 y 249 en Pococí (2022-2023), enfocándose en la pertinencia, congruencia, eficacia y eficiencia de la gestión. Aunque el proyecto fue altamente pertinente y respondía a una necesidad crítica de la comunidad, su implementación ha sido deficiente. Los principales hallazgos indican que se demuestra una congruencia formal desde la perspectiva institucional, ya que el diseño del proyecto se alinea con el marco legal y normativo, como la Ley de Creación del CONAVI y las directrices del MIDEPLAN. Sin embargo, se identificaron desafíos iniciales en la interpretación de la tipología de intervención (conservación versus construcción), que generaron la necesidad de asesoría y reformulación. Desde la comunidad, se percibe una falta de congruencia entre lo comunicado y lo ejecutado, especialmente en la Ruta 249.

Además, se expone una eficacia limitada, el proyecto no cumplió con sus metas. Más del 75% de los encuestados percibe un avance inferior al 25% de los objetivos, generando una alta desconfianza. En cuanto a la eficiencia comprometida, la gestión se vio afectada por retrasos burocráticos y una reducción presupuestaria significativa (32.3%) sin un ajuste formal en el plan de trabajo.

Se concluye que el proyecto, pese a su justificación inicial, fracasó en la ejecución debido a fallas en la comunicación y la coordinación interinstitucional. Por lo que se brindan las siguientes recomendaciones clave:

Fortalecer la gobernanza: establecer un mecanismo claro de gobernanza interinstitucional con roles y responsabilidades bien definidos. Mejorar la comunicación: crear canales de diálogo con la comunidad y desarrollar un plan de comunicación transparente. Garantizar la sostenibilidad: desarrollar planes de mantenimiento preventivo y asegurar la asignación de recursos necesarios. Finalmente, se recomienda fortalecer la rendición de cuentas y la transparencia para recuperar la confianza pública y garantizar el éxito de futuras iniciativas.

ABSTRACT

This applied research evaluates the design, processes, and implementation of the cooperation agreements for the maintenance of National Routes 247 and 249 in the canton of Pococí, Limón, from 2022 to 2023. The study focuses on four key evaluation criteria: relevance, coherence, effectiveness, and efficiency. A mixed-methodology approach was used, combining interviews with high-level officials, surveys of the beneficiary community, and documentary analysis.

The project, a partnership between the National Road Council (CONAVI), the Port Authority of the Atlantic (JAPDEVA), and the Municipality of Pococí, was a response to the urgent need to improve road connectivity in an area of high agricultural and tourist production.

The evaluation found that while the project was highly relevant and addressed a critical community need, its implementation was deficient. Key findings include:

Limited Effectiveness: The project failed to meet its goals. Over 75% of those surveyed perceived less than 25% of the objectives were achieved, leading to high levels of distrust.

Compromised Efficiency: Management was hampered by bureaucratic delays and a significant budget reduction (32.3%) without a formal adjustment to the work plan.

Incoherent Communication: A notable gap existed between what was communicated and what was executed, causing confusion and frustration.

The research concludes that despite a solid initial justification, the project failed in its execution due to breakdowns in communication and inter-institutional coordination. Key recommendations include strengthening governance mechanisms, improving transparent communication with the community, and ensuring the long-term sustainability of the works through robust maintenance plans.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Conocimiento del Convenio de Cooperación interinstitucional para el proyecto de infraestructura vial (2025).....	39
Gráfico 2. Conocimiento de los objetivos de desarrollo del proyecto de infraestructura vial en la Ruta 247, distrito La Rita y Colorado, cantón de Pococí. (2025).....	40
Gráfico 3. Percepción sobre el consenso social en la toma de decisiones para las medidas de mantenimiento en la Ruta 247.....	41
Gráfico 4. Percepción sobre la inclusión de las preocupaciones de la población en la definición del convenio para la Ruta 247.....	42
Gráfico 5. Percepción sobre el establecimiento de canales de comunicación en el marco del convenio para la Ruta 247.....	43
Gráfico 6. Conocimiento del Convenio de Cooperación interinstitucional para el proyecto de infraestructura vial.....	45
Gráfico 7. Conocimiento de los objetivos de desarrollo del proyecto de infraestructura vial en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari Pococí, Limón (2025).....	46
Gráfico 8. Percepción sobre el consenso social en la toma de decisiones para las medidas de mantenimiento en la Ruta 249 (2025).....	47
Gráfico 9. Percepción sobre la inclusión de las preocupaciones de la población en la definición del convenio para la Ruta 249.....	48
Gráfico 10. Percepción sobre el establecimiento de canales de comunicación en el marco del convenio para la Ruta 249 (2025).....	49
Gráfico 11. Percepción sobre la congruencia entre la intervención vial y las necesidades del territorio en la ruta 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón.....	57
Gráfico 12. Percepción sobre la adaptación del proyecto a las prioridades cambiantes de la población de la ruta 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón (2025).....	58
Gráfico 13. Percepción sobre la congruencia entre la intervención vial y las necesidades del territorio en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón (2025).....	59
Gráfico 14. Percepción sobre la adaptación del proyecto a las prioridades cambiantes de la población en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón.....	60

Gráfico 15. Logro de metas del proyecto en comparación con lo propuesto inicialmente (2025).....	78
Gráfico 16. Acceso a la información sobre la intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón	78
Gráfico 17. Conocimiento sobre los aportantes de recursos para la intervención en la Ruta 247, distritos Rita y Colorado	79
Gráfico 18. Cumplimiento de los plazos en la intervención de la Ruta 247, distritos Rita y Colorado	80
Gráfico 19. Evaluación de la coordinación y colaboración entre Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA en la intervención de la Ruta 247, distritos Rita y Colorado.....	81
Gráfico 20. Logro de metas del proyecto en comparación con lo propuesto inicialmente	82
Gráfico 21. Acceso a la información sobre la intervención en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón	83
Gráfico 22. Conocimiento sobre los aportantes de recursos para la intervención en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón.....	84
Gráfico 23. Cumplimiento de los plazos en la intervención de la Ruta 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón	85
Gráfico 24. Evaluación de la coordinación y colaboración entre Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA en la intervención de la Ruta 249, distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón	86
Gráfico 25. Evaluación de la eficiencia en la aplicación de recursos económicos y humanos en la intervención de la Ruta 247, distritos Rita y Colorado.....	91
Gráfico 26. Evaluación de la eficiencia en la aplicación de recursos económicos y humanos en la intervención de la Ruta 249 Distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón.....	92

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Participantes en un proyecto de construcción.....	15
Figura 2. Ciclo de las políticas públicas y evaluación	16
Figura 3. Criterios de evaluación del proyecto que permiten emitir un juicio de valor sobre su funcionamiento y resultados	23
Figura 4. Momentos clave en el levantamiento y análisis de datos.....	33
Figura 5. Cronología de eventos en el proceso de diseño y proceso de los convenios....	93

LISTA DE ABREVIATURAS

CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad
JAPDEVA	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
PIARC	Asociación Mundial de la Carretera
RAE	Real Academia Española

LICENCIAS DE PUBLICACIÓN



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA

SEP Sistema de
Estudios de Posgrado

Autorización para digitalización y comunicación pública de Trabajos Finales de Graduación del Sistema de Estudios de Posgrado en el Repositorio Institucional de la Universidad de Costa Rica.

Yo, Karen Andrea Hernández Murillo, con cédula de identidad 109670474, en mi condición de autor del TFG titulado Evaluación de diseño y proceso del Convenio de Cooperación: el caso de Rutas Nacionales 247 y 249.

Autorizo a la Universidad de Costa Rica para digitalizar y hacer divulgación pública de forma gratuita de dicho TFG a través del Repositorio Institucional u otro medio electrónico, para ser puesto a disposición del público según lo que establezca el Sistema de Estudios de Posgrado. SI NO *

*En caso de la negativa favor indicar el tiempo de restricción: _____ año (s).

Este Trabajo Final de Graduación será publicado en formato PDF, o en el formato que en el momento se establezca, de tal forma que el acceso al mismo sea libre, con el fin de permitir la consulta e impresión, pero no su modificación.

Manifiesto que mi Trabajo Final de Graduación fue debidamente subido al sistema digital Kerwá y su contenido corresponde al documento original que sirvió para la obtención de mi título, y que su información no infringe ni violenta ningún derecho a terceros. El TFG además cuenta con el visto bueno de mi Director (a) de Tesis o Tutor (a) y cumplió con lo establecido en la revisión del Formato por parte del Sistema de Estudios de Posgrado.

KAREN HERNANDEZ MURILLO (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-0967-0474
Fecha declarada: 31/08/2025 08:24:50 AM

[Empty box for signature]

FIRMA ESTUDIANTE

Nota: El presente documento constituye una declaración jurada, cuyos alcances aseguran a la Universidad, que su contenido sea tomado como cierto. Su importancia radica en que permite abreviar procedimientos administrativos, y al mismo tiempo genera una responsabilidad legal para que quien declare contrario a la verdad de lo que manifiesta, puede como consecuencia, enfrentar un proceso penal por delito de perjurio, tipificado en el artículo 318 de nuestro Código Penal. Lo anterior implica que el estudiante se vea forzado a realizar su mayor esfuerzo para que no sólo incluya información veraz en la Licencia de Publicación, sino que también realice diligentemente la gestión de subir el documento correcto en la plataforma digital Kerwá.



Autorización para digitalización y comunicación pública de Trabajos Finales de Graduación del Sistema de Estudios de Posgrado en el Repositorio Institucional de la Universidad de Costa Rica.

Yo, CARLOS ANGULO MENDEZ, con cédula de identidad 111350225, en mi condición de autor del TFG titulado Evaluación de diseño y proceso del Convenio de Cooperación: el caso de Rutas Nacionales 247 y 249.

Autorizo a la Universidad de Costa Rica para digitalizar y hacer divulgación pública de forma gratuita de dicho TFG a través del Repositorio Institucional u otro medio electrónico, para ser puesto a disposición del público según lo que establezca el Sistema de Estudios de Posgrado. SI NO *

*En caso de la negativa favor indicar el tiempo de restricción: _____ año (s).

Este Trabajo Final de Graduación será publicado en formato PDF, o en el formato que en el momento se establezca, de tal forma que el acceso al mismo sea libre, con el fin de permitir la consulta e impresión, pero no su modificación.

Manifiesto que mi Trabajo Final de Graduación fue debidamente subido al sistema digital Kerwá y su contenido corresponde al documento original que sirvió para la obtención de mi título, y que su información no infringe ni violenta ningún derecho a terceros. El TFG además cuenta con el visto bueno de mi Director (a) de Tesis o Tutor (a) y cumplió con lo establecido en la revisión del Formato por parte del Sistema de Estudios de Posgrado.

FIRMA ESTUDIANTE

CARLOS ESTEBAN ANGULO MENDEZ (FIRMA)
PERSONA FISICA, CPF-01-1135-0225
Fecha declarada: 01/09/2025 01:45:28 PM
Esta es una representación gráfica únicamente,
verifique la validez de la firma.

Nota: El presente documento constituye una declaración jurada, cuyos alcances aseguran a la Universidad, que su contenido sea tomado como cierto. Su importancia radica en que permite abreviar procedimientos administrativos, y al mismo tiempo genera una responsabilidad legal para que quien declare contrario a la verdad de lo que manifiesta, puede como consecuencia, enfrentar un proceso penal por delito de perjurio, tipificado en el artículo 318 de nuestro Código Penal. Lo anterior implica que el estudiante se vea forzado a realizar su mayor esfuerzo para que no sólo incluya información veraz en la Licencia de Publicación, sino que también realice diligentemente la gestión de subir el documento correcto en la plataforma digital Kerwá.

CAPÍTULO I. MARCO EVALUATIVO

1.1. Introducción

La gestión pública y la evaluación de proyectos de mantenimiento y conservación vial están estrechamente relacionadas, ya que es responsabilidad del Estado, a través de sus instituciones competentes, como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), garantizar que se realicen evaluaciones adecuadas de dichos proyectos. Dado que estas permitirán que se tomen decisiones dirigidas para determinar en qué medida se están cumpliendo las metas fijadas y poder así asegurar que los recursos se asignen y utilicen de manera efectiva y eficiente para mantener y mejorar la red vial nacional.

El CONAVI es un órgano con desconcentración máxima adscrito al MOPT, con personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo de la Red Vial Nacional, así como suscribir contratos y empréstitos necesarios para sus funciones, conforme al artículo 3 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad nro. 7798, la cual se reglamentó mediante decreto ejecutivo nro. 27099 de fecha 30 de abril de 1998 (Asamblea Legislativa de Costa Rica, 1998). Por su parte, la red vial nacional comprende las carreteras determinadas por el CONAVI, según lo establece el artículo 1 de la misma norma. En este contexto, resulta de especial relevancia para esta investigación examinar las acciones ejecutadas por el CONAVI, así como las instituciones vinculadas al convenio, tales como la Municipalidad de Pococí y Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

La Ley de Creación del CONAVI establece las definiciones y responsabilidades en conservación vial, especificando los tipos de mantenimiento y la gestión de la red vial nacional. Esta norma es importante para comprender el marco normativo que rige la conservación y mantenimiento de las carreteras y puentes en Costa Rica, asegurando una administración eficaz y el cumplimiento de los estándares de calidad en la infraestructura vial del país.

La evaluación de proyectos es una herramienta importante para la gestión pública, por cuanto permite valorar y emitir juicios de valor sobre los beneficios, costos y riesgos de los proyectos de mantenimiento y conservación vial propuestos, además de tomar decisiones informadas sobre su diseño, planificación, financiación y ejecución que permitan mejorar

sus resultados. Dicha información resulta fundamental para tomar decisiones que hagan que los proyectos funcionen mejor y generen resultados positivos para la sociedad.

Aunado a lo anterior, la evaluación de proyectos también puede ayudar a la gestión pública a identificar oportunidades para mejorar la eficiencia y la efectividad de los programas de mantenimiento y conservación vial existentes, así como utilizar este conocimiento para optimizar futuras intervenciones. Por este motivo, dicha evaluación es esencial para una gestión pública efectiva y responsable, en cuanto a infraestructura vial.

La evaluación de proyectos y programas desempeña un papel fundamental en el funcionamiento tanto de organizaciones empresariales como de instituciones estatales. En un mundo cada vez más marcado por la competencia económica, así como la necesidad de eficiencia y eficacia, la evaluación se ha convertido en una herramienta indispensable para comprender y corregir los impactos de las intervenciones en diversos ámbitos sociales y de inversión.

En este sentido, la evaluación no solo busca generar conocimiento sobre las realidades donde se interviene, sino que también se ha integrado como parte esencial de las prácticas administrativas, técnicas en la evaluación financiera o social de proyectos, así como una herramienta importante para optimizar los procesos de planificación. Sin embargo, en muchos casos, persiste una visión tradicional, utilitaria y tecnocrática de la evaluación, entendida, principalmente, como un mecanismo de control para asegurar el cumplimiento de objetivos planificados que persiguen el bienestar social al margen de consideraciones ideológicas.

Esta perspectiva utilitaria tiende a simplificar la realidad y a buscar principalmente el control y la manipulación de los fenómenos para alcanzar objetivos específicos. Sin embargo, la complejidad y la naturaleza dinámica de la realidad no siempre se ajustan a este enfoque simplista. Las intervenciones pueden tener efectos imprevistos debido a la interacción dinámica entre las acciones y las realidades específicas donde se llevan a cabo.

Por lo tanto, es necesario adoptar una visión más amplia de la evaluación, que reconozca la complejidad y la interdependencia de los fenómenos sociales. La evaluación debe ir más allá de la simple medición de resultados y buscar comprender las causas subyacentes de los mismos, así como su impacto en contextos diversos y cambiantes.

A partir de lo anterior, este estudio corresponde a una evaluación interna, realizada por personal del CONAVI que no participó directamente en la ejecución del proyecto. Además, se enmarca en un momento temporal intermedio, con una perspectiva temporal en el periodo de la evaluación que se cataloga de nivel intermedia. Según su enfoque, se trata de una evaluación conceptual o de diseño y de procesos, con un propósito formativo, sumativo o de resumen, en la cual se debe generar información en la toma de decisiones acerca de si se debe o no implementar el proyecto.

La evaluación en proyectos de contratación pública aporta una serie de elementos fundamentales que permiten una toma de decisiones informada y efectiva. Estos elementos incluyen la averiguación, la medición, el enjuiciamiento, el establecimiento y la aseguración de los resultados obtenidos. A través de estos procesos, se logra determinar la pertinencia del proyecto en relación con sus objetivos, así como valorar su impacto en diversos ámbitos como el financiero, económico, social y ambiental.

En cuanto a la evaluación financiera, es crucial para determinar la viabilidad económica de un proyecto, asegurando que la inversión propuesta sea rentable. Se lleva a cabo un análisis exhaustivo de los costos y beneficios asociados al proyecto, considerando tanto los recursos financieros necesarios como el valor público generado al administrado.

Por otro lado, la evaluación económica se centra en identificar los méritos inherentes al proyecto, independientemente de la forma en que se obtengan y distribuyan los recursos financieros. A diferencia de la evaluación financiera, la evaluación económica busca medir el impacto del proyecto en términos de recursos reales para la sociedad en su conjunto, considerando su contribución al desarrollo y bienestar económico del país.

La evaluación social es esencial para medir el impacto del proyecto en el bienestar nacional, considerando aspectos que no tienen una valoración clara en el mercado. Se analizan los efectos indirectos que el proyecto pueda tener en la comunidad, incluyendo beneficios intangibles que no pueden ser cuantificados monetariamente.

Por otro lado, la evaluación ambiental es un proceso formal que busca prever y gestionar los posibles impactos ambientales del proyecto. Se identifican, cuantifican y valoran los efectos del proyecto en el entorno, asegurando su compatibilidad con la sostenibilidad ambiental.

En situaciones de riesgo, es fundamental construir diferentes escenarios que puedan surgir durante la ejecución del proyecto. Estos escenarios consideran aspectos económicos, políticos, sociales, ambientales y legales que pueden influir en la evolución del proyecto y ponerlo en riesgo, permitiendo una gestión efectiva de los mismos (Córdoba, 2011).

La evaluación del diseño y proceso de los proyectos de conservación y mantenimiento vial es crucial en los ámbitos académico y práctico, integrando disciplinas como ingeniería, economía, finanzas, gestión pública y ciencias sociales. Las ventajas de esta evaluación incluyen:

- Desarrollo de nuevas técnicas y metodologías.
- Mejora de la eficiencia y eficacia.
- Identificación de mejores prácticas.
- Provisión de información para la toma de decisiones.
- Fomento de la investigación y desarrollo.

Evaluar estos proyectos asegura el cumplimiento de objetivos, así como una gestión eficiente y efectiva, ofreciendo aprendizajes sobre métodos de conservación, impacto en el tráfico, seguridad, medioambiente, costos y beneficios. Además, la evaluación permite comprender, optimizar y garantizar la eficacia de las acciones, respondiendo a preguntas clave sobre objetivos, mejoras, impacto y uso de recursos. Por lo que los hallazgos son relevantes para instituciones públicas, empresas privadas, la comunidad y responsables de toma de decisiones, facilitando estrategias y asignación eficiente de recursos.

Pese a su importancia, la evaluación de proyectos de conservación vial enfrenta desafíos como costos, presión en sus plazos de tiempo, falta de recursos, experiencia y desinterés. Sin evaluación, se corre el riesgo de mala gestión, desperdicio de recursos y freno a la innovación. La evaluación mejora carreteras y vías de transporte, facilita el acceso a áreas remotas, aumenta la conectividad y contribuye al desarrollo económico. Así mismo, optimiza recursos, mejora la planificación y el diseño, involucra a la comunidad y permite seguimiento del progreso y mejora continua.

En resumen, la evaluación en proyectos de contratación pública es un proceso integral que considera múltiples aspectos para garantizar la viabilidad, eficiencia y sostenibilidad del proyecto, así como su contribución al desarrollo económico, social y ambiental del país.

1.2. Marco teórico, conceptual y marco de referencias

1.2.1. Evaluación en la obra pública

La evaluación, como lo expone Stockmann (2011), se concibe como un proceso de valoración y emisión de juicios sobre una circunstancia o un objeto, basado en la información recopilada por el evaluador. Este enfoque destaca el papel central del evaluador en la obtención, procesamiento y toma de decisiones sobre la información analizada, considerándolo como el protagonista del proceso investigativo (Stockman, 2011).

La diferencia entre evaluación e investigación es fundamental en la perspectiva de Stockman (2011), quien subraya el carácter utilitario de la evaluación (uso eminentemente práctico). Contrario a la investigación científica especializada, cuyo objetivo primordial es la generación de conocimiento, la evaluación busca ser práctica y útil, contribuyendo a la transparencia de los procesos y facilitando la toma de decisiones. En este sentido, afirma que las evaluaciones no persiguen un fin último en sí mismas, sino que deben ser instrumentos que mejoren la eficacia de los procesos de desarrollo, la gestión de recursos, la calidad de productos o servicios, el impacto de las intervenciones y la sostenibilidad de las acciones emprendidas (Stockman, 2011).

Es así como la evaluación adquiere su forma más radical cuando se convierte en una amalgama constructivista de negociaciones, desarrollo organizacional y terapia de grupo. En este enfoque, no se busca alcanzar explicaciones científicas superiores, sino promover la emancipación y el empoderamiento de los actores involucrados, especialmente aquellos que han sido marginados o reprimidos (Stockman, 2011, p. 77).

Según el *Manual de Evaluaciones en la Obra Pública* de la Dirección Nacional de Integridad y Transparencia de la Secretaría de Gestión Administrativa del Ministerio de Obras Públicas de Argentina (2023), existen diferentes tipos de evaluación que refieren a formas, modalidades, tipos, enfoques, perspectivas y expectativas de evaluación. Generalmente, estos distintos tipos surgen de la incorporación, en la práctica misma de evaluar, de nuevos núcleos de interés, así como de los diferentes énfasis que agentes evaluadores fueron incorporando durante el trabajo propiamente dicho. Algunos tipos de evaluación surgen para superar restricciones existentes, otros simplemente por las distintas necesidades que aparecen. En todo caso, se trata de tipologías no excluyentes.

Los tipos más difundidos y aplicados pueden representarse según el siguiente criterio de diferenciación:

1. Según quién/es evalúan: interna o externa.
2. Según la perspectiva temporal o momento de la evaluación: *ex ante*, intermedia, *ex post*.
3. Según el contenido de la evaluación: conceptual o de diseño, de procesos, de resultados e impacto.
4. Según los propósitos: formativa, sumativa o de resumen, descriptiva o explicativa.

1.2.2. MOPT, CONAVI y municipalidades

De acuerdo con la legislación costarricense, principalmente la Ley General de Caminos Públicos (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1972, Ley 5060), la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2016, Ley 9329) y la Ley de creación de CONAVI (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 1998, Ley 7798), se establece la siguiente relación administrativa:

Propiedad y administración: las municipalidades son las responsables de la administración de la Red Vial Cantonal (RVC), mientras que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) son las entidades responsables de la infraestructura vial en la Red Vial Nacional en Costa Rica. Sus funciones específicas incluyen la planificación, ejecución y mantenimiento de las vías, asegurando que estas sean seguras y funcionales para las personas usuarias.

Ahora bien, en cuanto al financiamiento específico establecido en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias (art. 5 y sus reformas) para las municipalidades y el CONAVI, proviene del impuesto único a los combustibles y se distribuye de la siguiente manera (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2011, Ley 8114):

CONAVI (Red Vial Nacional): se le asigna un porcentaje de la recaudación para la inversión, mantenimiento y desarrollo de la Red Vial Nacional, que abarca las carreteras primarias e internacionales bajo su administración.

Municipalidades (Red Vial Cantona): se destina un porcentaje de la recaudación para la inversión pública en la Red Vial Cantonal (camino y puentes), competencia plena y exclusiva de los gobiernos locales desde la reforma de la Ley 9329.

1.2.3. Infraestructura vial

La Real Academia Española (RAE, 2023) define la infraestructura de transporte como "el conjunto de vías e instalaciones fijas necesarias para la circulación segura de los vehículos de transporte ferroviario, por carretera y por vía navegable" (párr.1). Adicionalmente, según EcuRed (s.f.), la infraestructura vial abarca el diseño, la construcción y la operación de vías. Estos conceptos son esenciales para entender la misión del CONAVI, que es:

Entidad pública especializada en infraestructura vial, comprometida con el bienestar y desarrollo de Costa Rica, capaz de asegurar la sostenibilidad de la Red Vial Nacional, a través de contratos y convenios con terceros para garantizar condiciones óptimas de operación, mediante un proceso de mejora continua y en armonía con el ambiente. (CONAVI, s.f., párr.2).

En Costa Rica, el MOPT y el CONAVI son las entidades responsables de la planificación y ejecución de obras de infraestructura vial. El CONAVI, en particular, tiene como objetivo impulsar el desarrollo social, productivo y económico del país. Asimismo, busca generar infraestructura resiliente que promueva la participación ciudadana y el bienestar social, así como la reducción de brechas sociales y la accesibilidad territorial.

1.2.4. Conservación y mantenimiento vial

La conservación vial, según el artículo 1 de la Ley de Creación del CONAVI (Asamblea Legislativa de Costa Rica, 1998), comprende el conjunto de actividades orientadas a preservar de forma continua y sostenida el buen estado de las vías y puentes, garantizando así un servicio óptimo para los usuarios. Estas labores incluyen el mantenimiento rutinario y periódico, refuerzos, rehabilitaciones y mejoramientos puntuales, pero excluyen la construcción de nuevas obras o la modificación sustancial de las existentes, salvo en casos de emergencia.

En particular, el mantenimiento periódico se refiere a las actividades programadas para renovar la condición original de los pavimentos, sin modificar su estructura. Estas tareas pueden implicar la aplicación de capas adicionales de materiales como lastre, grava,

tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos. En el caso de los puentes, incluye labores como limpieza, pintura y reparación o sustitución de elementos estructurales deteriorados. De acuerdo con Pabón-Hidalgo y Trejo-Coral (2009), este tipo de mantenimiento busca conservar en buen estado los elementos que conforman la carretera, evitando su deterioro prematuro y permitiendo ejecutar los programas de conservación de forma planificada, lo que previene la necesidad de inversiones mayores en rehabilitación o reconstrucción.

La Contraloría General de la República (2020), en su informe N.º DFOE-IFR-IF-00012-2020, destaca que el mantenimiento y conservación forman parte integral del ciclo de vida de los proyectos de inversión en infraestructura vial, junto con las fases de ejecución, operación y explotación. Este enfoque reconoce la necesidad de contar con planes específicos de mantenimiento que aseguren la durabilidad de las obras viales y gestionen los riesgos de deterioro acelerado, especialmente cuando no se dispone de información actualizada sobre cambios en los diseños originales.

En ese sentido, la disponibilidad de información precisa y actualizada, como los planos "*as built*", es esencial para que las estrategias de conservación y mantenimiento sean efectivas y se garantice que la infraestructura se mantenga en condiciones óptimas.

Finalmente, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN, 2025), mediante el oficio N.º MIDEPLAN-AINV-OF-009-2025, establece lineamientos para la inversión pública en Costa Rica, destacando la importancia de priorizar el mantenimiento de la infraestructura existente como parte fundamental en la gestión eficiente de los recursos públicos.

1.2.5. Mantenimiento rutinario

El mantenimiento rutinario abarca labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento, así como la restitución de la demarcación, realizadas de manera continua para preservar la condición operativa y la seguridad de las vías. También incluye la limpieza y reparaciones menores de las estructuras de puentes (Asamblea Legislativa de Costa Rica, 1998, art. 1). De acuerdo con el manual CR-2020 del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2020), el mantenimiento rutinario se define como:

- Actividades de conservación vial para preservar el buen estado de las vías y puentes, garantizando un servicio óptimo al usuario.
- Comprende acciones que no constituyen construcción de obras nuevas o cambios sustanciales en los estándares existentes.
- No incluye obras de restauración por emergencias, pero sí el periodo de mantenimiento, refuerzo de pavimento, rehabilitación y mejoras puntuales.

En resumen, el mantenimiento rutinario son las labores continuas para mantener las vías en condiciones óptimas, excluyendo construcciones mayores o reparaciones de emergencia.

1.2.6. Municipalidad de Pococí

La Municipalidad de Pococí ejerce su jurisprudencia territorial sobre el cantón de Pococí, el cual es el número dos de la provincia de Limón, en el sector noreste de Costa Rica. Su territorio es uno de los más extensos del país, abarca aproximadamente 2.188,2 km² y está conformado por los distritos de Guápiles, Jiménez, la Rita, Roxana, Cariari, Colorado y la Colonia (Municipalidad de Pococí, s.f.).

1.2.7. Convenio

Según la RAE (2025), un convenio es un "pacto, acuerdo o contrato establecido entre dos o más personas o entidades para regular una determinada situación o resolver una controversia" (def.1). El Reglamento Autónomo de Organización y Funcionamiento del CONAVI (Decreto Ejecutivo N.º 27099 del 12 de junio de 1998 y sus reformas) establece que el CONAVI puede administrar el Fondo de la Red Vial Nacional y concertar los convenios necesarios para cumplir con sus funciones (Poder Ejecutivo de Costa Rica, 1998).

En el ámbito de la obra vial, los convenios establecen las condiciones, derechos y responsabilidades de las partes involucradas, garantizando una colaboración efectiva y coordinada para la ejecución de proyectos.

1.2.8. Convenio de cooperación

Los convenios de cooperación en Costa Rica se establecen entre entidades gubernamentales o privadas para colaborar en proyectos de obra vial, conforme a la Ley de Creación del CONAVI, N.º 7798 y su reglamento (Asamblea Legislativa de Costa Rica,

1998). Por ejemplo, el Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del Programa de infraestructura vial y movilidad urbana y del N°4864/OC-CR financia proyectos de mejora y ampliación de la Red Vial Estratégica y la movilidad urbana en la Gran Área Metropolitana (Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, 2020, Ley 9899).

1.2.9. Proyecto

El Project Management Institute (PMI) define un proyecto como un esfuerzo temporal destinado a crear un producto, servicio o resultado único, caracterizado por tener un inicio y un final claramente definidos. Un proyecto se considera concluido cuando se alcanzan sus objetivos, cuando estos resultan inalcanzables o la necesidad que lo originó deja de existir (Ameijide-García, 2016).

Los proyectos generan productos, servicios o resultados únicos y pueden tener impactos sociales, económicos y ambientales que perduran más allá de su duración. Se desarrollan en todos los niveles de una organización y pueden involucrar desde una sola persona hasta múltiples unidades organizativas. Según Ameijide-García (2016), un proyecto puede dar lugar a lo siguiente:

- Un producto, que puede ser un componente de otro elemento o un producto final.
- La capacidad de ofrecer un servicio.
- Un resultado, como un producto o documento.

Asimismo, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) lo define como “una empresa que cuenta con recursos financieros, materiales y humanos y está orientada a la consecución de un objetivo en un periodo de tiempo dado” (BID, 1984 citado por León-Cercado, 2012, p.12).

Por su parte, el Banco Mundial (2025) registra los proyectos como iniciativas formuladas en torno a una serie de reformas y proyectos de inversión que buscan mejorar las condiciones de vida de las personas en diversas áreas como educación, infraestructura, salud, gobernanza y crecimiento económico inclusivo,

Perea (2017) define un proyecto como “la mínima unidad posible de asignación de recursos, que a través de procesos y actividades articula uno o varios objetivos específicos para

transformar una situación de la realidad, reduciendo un déficit o solucionando un problema” (p.10). Un proyecto debe cumplir con las siguientes condiciones:

- Definir el o los problemas a resolver.
- Tener objetivos de impacto claramente definidos.
- Identificar la población objetivo del proyecto.
- Definir la localización de las personas beneficiarias.
- Fijar fechas de comienzo y finalización.
- Producir y distribuir bienes o servicios que cubran necesidades de grupos sin recursos.

1.2.10. Gestión de proyecto

La definición oficial proporcionada por el Instituto de Gestión de Proyectos (citado por Ameijide- García, 2016) establece que esta consiste en la aplicación de conocimientos, habilidades y técnicas para ejecutar proyectos de manera eficaz y eficiente. Constituye una competencia estratégica para las organizaciones, ya que les permite vincular los resultados de los proyectos con sus objetivos comerciales, mejorando su posicionamiento en el mercado.

Por su parte, la Asociación para la Gestión de Proyectos (APM, s.f.) define la gestión de proyectos como el proceso de controlar la implementación del cambio deseado. Esto implica:

- Comprender las necesidades de los grupos de interés.
- Planificar lo que se necesita hacer, cuándo, por quién y bajo qué estándares.
- Crear y motivar al equipo.
- Coordinar el trabajo de diferentes personas.
- Monitorear el trabajo que se realiza.
- Gestionar cualquier cambio del plan.
- Alcanzar resultados satisfactorios.

Wallace (2014) describe la gestión de proyectos como el conjunto de procesos de diseño e implementación necesarios para completar un proyecto a tiempo, dentro del presupuesto y cumpliendo con el nivel de desempeño requerido. Esto abarca la planificación, organización y control de todas las actividades del proyecto.

Por su parte, Romano y Yacuzzi (2011) definen la gestión de proyectos como la aplicación de conocimientos, habilidades, herramientas y técnicas destinadas a aumentar las probabilidades de alcanzar un resultado exitoso. Esto incluye la planificación, organización, dirección y control de recursos, así como la asignación de tareas y responsabilidades, la gestión de riesgos, el seguimiento del progreso y una comunicación efectiva.

1.2.11. Proyecto de infraestructura vial

Un proyecto de infraestructura vial es una propuesta técnica y administrativa para diseñar, construir o mejorar carreteras, puentes y otras vías de transporte terrestre, mejorando la movilidad y accesibilidad de personas y bienes, además, facilitando el comercio. Este tipo de proyectos implica fases como identificación de necesidades, planificación, diseño, construcción y mantenimiento. Así mismo, su ejecución contribuye al desarrollo económico y social, al mejorar la conectividad y reducir los costos de transporte.

1.2.12. Ciclo de vida del proyecto

El ciclo de vida del proyecto comprende tres fases: preinversión, inversión y post-inversión, garantizando su viabilidad, ejecución y sostenibilidad (MIDEPLAN, 2024).

1. Preinversión. Esta fase evalúa la factibilidad del proyecto antes de asignar recursos públicos, siguiendo las etapas establecidas:

- Idea: identificación del problema.
- Perfil: análisis preliminar de alternativas.
- Prefactibilidad: evaluación técnica y económica.
- Factibilidad: definición de la mejor opción. (MIDEPLAN, 2024, p. 10)

Además, la declaratoria de viabilidad de MIDEPLAN es obligatoria antes de la inversión (MIDEPLAN, 2024, p. 11).

2. Inversión. En esta fase, se ejecuta el proyecto con control de costos y tiempos:

- Diseño: planos, especificaciones y presupuesto.
- Financiamiento: obtención de recursos.
- Licitación y contratación: adjudicación del contrato.
- Ejecución: construcción y supervisión (MIDEPLAN, 2024, p. 12).

Además, el monitoreo riguroso evita sobrecostos y retrasos (MIDEPLAN, 2024, p. 13).

3. Postinversión. Por su parte, esta fase mide el impacto y operatividad del proyecto:

- **Preoperación:** Pruebas y ajustes técnicos.
- **Operación:** Inicio del servicio y mantenimiento.
- **Evaluación ex post:** Análisis de resultados. (MIDEPLAN, 2024, p. 14)

Según Cohen y Franco (1988, p. 205, citados por González-Hernández, 2003), un proyecto adquiere una dinámica propia a lo largo de su ciclo de vida, pasando por diversas etapas que definen su desarrollo. Inicia como una idea, concebida para solucionar o mejorar una necesidad, problema o situación específica. A partir de ahí, se organiza en las siguientes fases:

- **Preinversión y promoción:** análisis inicial y evaluación de alternativas.
- **Negociación y financiamiento:** obtención de recursos necesarios para su ejecución.
- **Ejecución:** desarrollo y construcción del proyecto, cumpliendo con los objetivos planteados.
- **Operación:** puesta en marcha y prestación del servicio, atendiendo la situación que dio origen al proyecto.

Finalmente, al concluir su vida útil, el proyecto es sometido a una evaluación de cierre, donde se determina si debe ser abandonado de forma definitiva o si es posible realizar mejoras y adaptaciones que prolonguen su funcionamiento.

Durante el ciclo de vida del proyecto, se lleva a cabo un proceso continuo de evaluación que se ajusta a la fase en la que este se encuentra (Fontaine, 1987, p. 23 citado por González-Hernández, 2003).

- **Evaluación ex-ante:** se realiza antes de la fase de ejecución, permitiendo analizar la viabilidad y el diseño del proyecto.
- **Evaluación ex-post:** tiene lugar durante la fase de operación, abarcando también el abandono y cierre definitivo del proyecto, para analizar los resultados alcanzados y su impacto (González Hernández, 2003).

Además, es importante señalar que, de acuerdo con el informe *Cómo los países emprenden proyectos bien preparados: una revisión de diez países*, realizado por la Asociación Mundial de la Carretera (PIARC, 2021), determina que las fases de preparación de los proyectos

varían según los países que fueron analizados, sin embargo, fueron sintetizados en la siguiente estructura:

1. **Planificación global de la red de transporte e identificación de esquemas:** la etapa de comprensión de las necesidades y de planificación estratégica de la red.
2. **Estudio de viabilidad:** estudios iniciales para comprender el problema con más detalle, considerar conceptos de alto nivel y probar la viabilidad.
3. **Diseño preliminar para evaluación de impacto y autorizaciones:** diseño preliminar para identificar las necesidades de terreno, realizar evaluaciones de impacto ambiental, preparar programas y presupuestos iniciales, así como obtener las autorizaciones y los permisos pertinentes.
4. **Diseño detallado/diseño para construcción/planificación de obras:** diseño, preparación y adquisición para informes y permitir la construcción de las obras
5. **Construcción/ejecución de obras:** la fase de construcción en la que se realizan y completan las obras en el lugar
6. **Operaciones, mantenimiento y cierre:** es la fase final del proyecto, en la que se terminan las obras de construcción, se hace el traspaso para las operaciones y el mantenimiento, y se cierran los contratos de construcción. (PIARC, 2021)

1.2.13. Planificación de proyecto

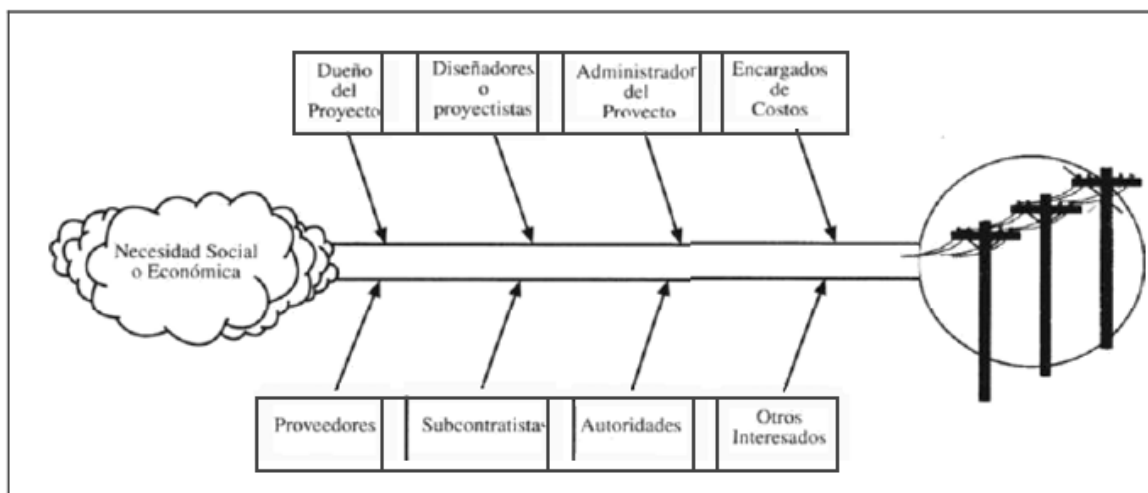
Serpell y Alarcón (2015) afirman lo siguiente en cuanto a la planificación:

La planificación se debe emplear en todo el desarrollo del proyecto de construcción, desde el comienzo hasta el fin; desde la conceptualización y el estudio de factibilidad del proyecto hasta su entrega al cliente una vez finalizado. Esto incluye la planificación del diseño, de las adquisiciones y contratación, así como de la ejecución de los trabajos de construcción en terreno.

Debido a lo anterior, uno de los aspectos más complicados de los primeros pasos de la planificación es la necesidad de coordinar el esfuerzo de las distintas partes (personas y organizaciones) involucradas en un proyecto desde la concepción misma de éste y de los procesos y actividades necesarios para

realizarlo. Es decir, es necesario identificar a los individuos y organizaciones que están involucrados activamente en un proyecto o cuyos intereses pueden ser afectados positiva o negativamente como resultado de la ejecución del proyecto y del logro de sus objetivos. Al identificarlos, es importante determinar sus necesidades y expectativas para mantenerlas e incluirlas para asegurar un término exitoso del proyecto. (p.14)

Figura 1. Participantes en un proyecto de construcción



Fuente: Serpell y Alarcón (2015).

1.2.14. Diseño de proyecto

De acuerdo con AIMIV Consultores (2023):

Un proyecto vial es el conjunto de elementos técnicos y administrativos que genera una propuesta de diseño y que obedece a una planificación o política vial, y cuyo resultado objetivo final es que pueda ser ejecutado para crear nueva infraestructura vial, mejorar características y/o condiciones de una calles o rutas. (párr.6)

Según el Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN) citado por Enríquez-Bermeo (2011), el diseño de proyectos consiste en identificar objetivos y definir el modo práctico para alcanzarlos. No obstante, es importante destacar que el diseño de proyectos, entendido como la planificación de estrategias para lograr metas, puede aplicarse a distintos tipos de planificación, incluyendo la estratégica y la prospectiva. La principal diferencia entre estas

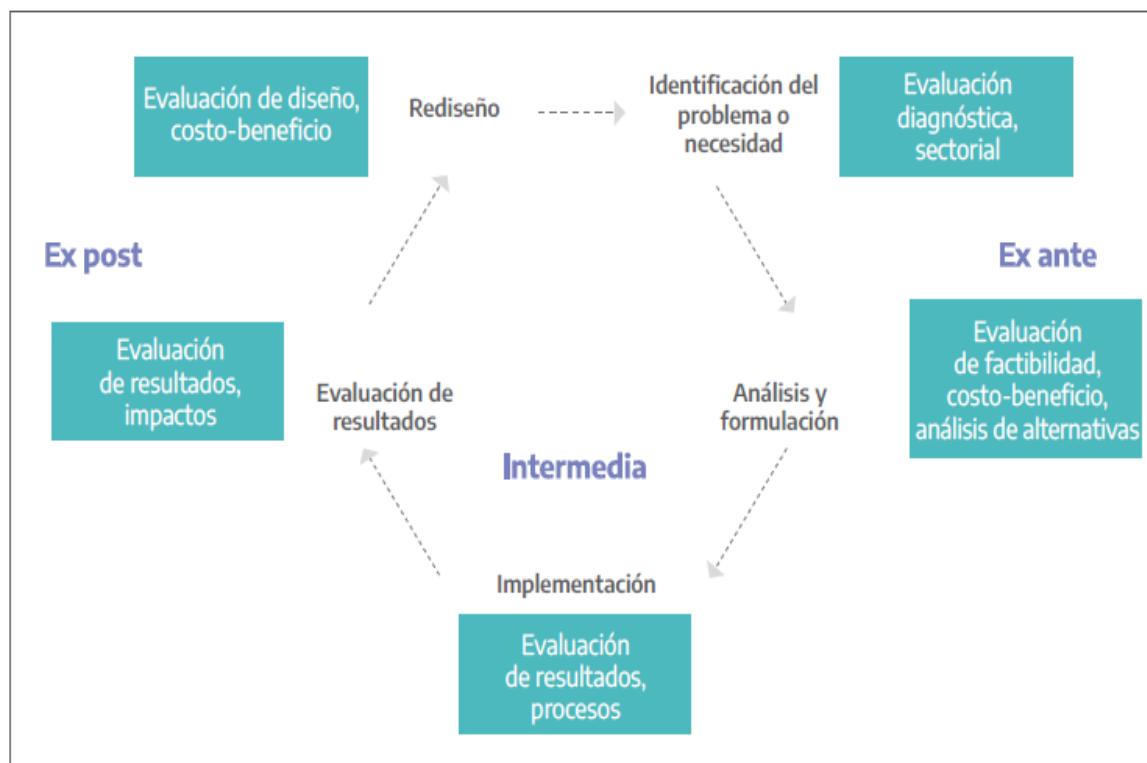
radica en la forma en que se establecen los objetivos y en la construcción de escenarios futuros.

1.2.15. Evaluación

La evaluación es un proceso sistemático para emitir juicios valorativos sobre la planificación, implementación y resultados de intervenciones públicas, fundamentado en procedimientos de recolección, análisis e interpretación de información. Sus propósitos incluyen ayudar en la toma de decisiones, contribuir al aprendizaje organizacional, proporcionar conocimiento básico sobre políticas públicas, cumplir requisitos normativos y rendir cuentas a la ciudadanía (Sánchez et al., 2020; Pérez, s.f.; Mokate, 2000).

En la siguiente figura, se muestran los diferentes tipos de evaluaciones y su aplicación en el ciclo de las políticas públicas.

Figura 2. Ciclo de las políticas públicas y evaluación



Fuente: Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina (2023).

La imagen presentada ilustra el ciclo de evaluación en proyectos, destacando las etapas clave y los tipos de evaluación asociados a cada una de ellas. El ciclo se organiza en tres

tipos de evaluación principales: *ex-ante*, intermedia y *ex-post*, cada una con su propósito y enfoque específicos.

- Evaluación *ex-ante*: esta etapa se enfoca en el análisis previo a la implementación del proyecto. Inicia con la identificación del problema o necesidad, seguida de una evaluación diagnóstica sectorial y continúa con una evaluación de factibilidad, costo-beneficio y análisis de alternativas, permitiendo determinar la viabilidad del proyecto antes de su ejecución.
- Evaluación intermedia: ocurre durante la implementación del proyecto y se centra en la evaluación de resultados y procesos, garantizando que las actividades se desarrollen de acuerdo con los objetivos planteados y ajustando estrategias según sea necesario.
- Evaluación *ex-post*: se realiza una vez finalizado el proyecto, permitiendo medir sus impactos y resultados. Esta etapa incluye la evaluación de diseño y costo-beneficio, que revisa la eficiencia de los recursos utilizados, y la evaluación de resultados e impactos, que mide el cumplimiento de los objetivos planteados.

El ciclo también muestra un proceso de retroalimentación continua, en el que los resultados de las evaluaciones pueden llevar al rediseño del proyecto, ajustando su enfoque para mejorar su efectividad y adecuarse mejor a las necesidades identificadas.

Según los términos del Diccionario Vial de PIARC, la evaluación del ciclo de vida se define como “una herramienta de gestión que permite analizar todas las fases del ciclo de vida de un producto” (Asociación Mundial de la Carretera [PIARC], 2023, párr.2). Esto abarca desde la adquisición de materias primas, fabricación, distribución y venta minorista, uso, reutilización y mantenimiento, hasta las etapas de reciclaje y gestión de desechos.

Esta evaluación también se conoce como análisis del ciclo de vida, estimación del ciclo de vida o cálculo del ciclo de vida, y su objetivo es proporcionar una visión integral del impacto ambiental, económico y social asociado a cada fase del producto.

1.3. Problema, criterios, interrogantes y objetivos de evaluación

1.3.1. Problema

La red vial en Costa Rica es importante para el desarrollo social y económico del país, pero su estado en la actualidad dificulta el transporte y el comercio. En 2018, el gobierno de

Costa Rica lanzó un nuevo programa de mantenimiento de carreteras para mejorar la red vial nacional, financiado por una combinación de recursos gubernamentales y del sector privado. En 2019, se implementó el Programa Integral de Infraestructura Vial (PIIV) y en 2020 se promulgó una ley para fortalecer las finanzas públicas y destinar más recursos a la infraestructura vial.

Las organizaciones no gubernamentales (ONG) también contribuyen con reparaciones y educación vial, sin embargo, en los informes de auditorías preliminares realizadas por el Laboratorio Nacional de Materiales y modelos estructurales (Lanamme) (Sequeira et al., 2024), así como los informes de la Contraloría General de la República (2020), señalan que el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) presenta deficiencias en la evaluación de proyectos, lo que resulta en una mala asignación de recursos, falta de datos para medir el impacto y riesgos de seguridad. Debido a que la evaluación del diseño en los proyectos de infraestructura es crucial para la toma de decisiones, el financiamiento y la transparencia en la gestión de recursos.

Un diseño deficiente de proyectos puede resultar en un uso ineficiente del presupuesto, elección de materiales inapropiados, comprometer la seguridad vial, afectar el medio ambiente y limitar la capacidad de expansión de las carreteras. Esto causa congestión y problemas futuros de transporte, repercutiendo negativamente en el desarrollo social, económico y la seguridad vial.

A partir de lo anterior, el Convenio de Cooperación surgió como una respuesta institucional ante la necesidad urgente de mejorar la conectividad vial en zonas estratégicas del país, particularmente en lo que respecta a las rutas nacionales 247 y 249. Este esfuerzo nace en el marco de una estrategia gubernamental para fomentar el desarrollo regional, facilitar el acceso a servicios básicos y dinamizar la economía local, reconociendo que una infraestructura vial deficiente representa una limitación significativa para el desarrollo sostenible de las comunidades involucradas.

Este convenio entró en operación a partir del año 2022, siendo impulsado por una alianza entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y la Municipalidad de Pococí, con el respaldo financiero de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). La firma del convenio fue precedida por una etapa de diagnóstico participativo, que evidenció el deterioro de las rutas y el impacto negativo que

esto tenía en la calidad de vida de los habitantes, así como en el transporte de bienes y servicios.

Así mismo, el convenio establece un marco de colaboración interinstitucional y multiactoral para planificar, financiar, ejecutar y dar seguimiento a obras de mejora vial en los tramos seleccionados. Este instrumento busca no solo la ejecución de infraestructura, sino también fortalecer las capacidades locales y fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones. El convenio define claramente los roles, funciones y compromisos de cada parte involucrada, promoviendo la corresponsabilidad y la transparencia en la gestión pública. Entre los principales actores involucrados se encuentran:

- El MOPT, como ente rector de la infraestructura vial.
- Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), como responsable de mantenimiento de las rutas nacionales.
- Las Municipalidad de Pococí, encargada de la ejecución y mantenimiento de las obras.
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), que han aportado recursos técnicos y financieros para la implementación del convenio.
- Las comunidades beneficiarias, representadas por asociaciones de desarrollo comunal y líderes locales, quienes participaron activamente en el proceso de diagnóstico, monitoreo y evaluación.

El liderazgo estratégico y operativo del convenio recae, principalmente, en el CONAVI, quien actúa como coordinador general del proceso. Sin embargo, la Municipalidad de Pococí tiene un rol clave como ejecutores locales y su participación ha sido esencial para la apropiación comunitaria del proyecto y seguimiento que responsabilizan tanto a las instituciones públicas como a las comunidades organizadas de velar por la correcta implementación del convenio.

En este contexto, la presente investigación evaluativa plantea la siguiente pregunta central: ¿En qué medida el diseño y la gestión del Convenio de Cooperación para las rutas 247 y 249 han sido pertinentes, coherentes, eficientes y eficaces en el logro de sus objetivos?

1.3.2. Dificultades de la evaluación

Para este estudio, se considera que la evaluación de proyectos de infraestructura vial podría enfrentar las siguientes dificultades:

- **Falta de apoyo institucional:** la carencia de respaldo institucional puede dificultar el desarrollo de la evaluación, resultando en una falta de compromiso por parte de las autoridades relevantes y en el acceso limitado a la información y recursos necesarios para llevar a cabo el proceso de evaluación de manera efectiva.
- **Resistencia de las partes interesadas:** la resistencia por parte de los involucrados en el proyecto puede obstaculizar la evaluación. Esta resistencia puede surgir de la falta de comprensión sobre los objetivos y beneficios de la evaluación, temores sobre posibles consecuencias negativas o simplemente una falta de interés en participar en el proceso.
- **Limitaciones de tiempo y recursos:** la evaluación requiere tiempo, recursos y esfuerzos significativos para llevarse a cabo de manera adecuada. Los plazos ajustados y los recursos limitados pueden dificultar la realización de una evaluación exhaustiva y rigurosa, afectando la calidad y fiabilidad de los resultados obtenidos.
- **Complejidad del contexto:** la evaluación puede enfrentar desafíos adicionales debido a la complejidad del contexto en el que se lleva a cabo el proyecto. Algunos factores como la diversidad cultural, las condiciones socioeconómicas, las barreras lingüísticas y las dinámicas políticas pueden dificultar la recopilación de datos precisos y la interpretación de los resultados.

Lo anterior considerando la experiencia en la planificación y el desarrollo de los proyectos dentro de la institución.

1.3.3. Propósitos y beneficios de este estudio para la evaluación

Esta evaluación busca promover un mayor conocimiento de las intervenciones públicas, suscitando un cambio de cultura orientado a la mejora continua de la gestión pública. Los propósitos de la evaluación se orientan a lo siguiente:

- **Ayudar a tomar decisiones:** facilita decisiones clave o correctivas sobre la implementación de un programa, contribuye a la elección de la mejor versión de un programa y a la selección del mejor diseño de uno nuevo.

- **Contribuir al aprendizaje organizacional:** introduce alternativas y conceptos nuevos, además, permite la comprobación de la veracidad de determinadas intuiciones.
- **Conocimiento básico sobre políticas públicas:** facilita a las instituciones académicas el conocimiento de las intervenciones públicas.
- **Cumplimiento de requisitos normativos:** ayuda a cumplir con la normativa que regula las intervenciones públicas, como en el caso de las subvenciones.
- **Rendición de cuentas a la ciudadanía:** proporciona una gestión más eficaz y eficiente, respondiendo a una ciudadanía que exige cada vez más transparencia en la gestión de los recursos públicos.

La evaluación es un proceso sistemático utilizado en diversos ámbitos para recopilar y analizar información relevante. Puede ser formativa, proporcionando retroalimentación continua o sumativa, realizada al final de un período. Utiliza diferentes enfoques y métodos, centrado tanto en los resultados finales como en los procesos utilizados.

1.3.4. Importancia y funciones de la evaluación

Según Sánchez et al. (2020), una de las funciones de la evaluación es comprobar de manera sistemática en qué medida se han logrado los resultados previstos en los objetivos propuestos. Esto implica una congruencia entre las expectativas o conductas esperadas y sus logros. Tradicionalmente, la evaluación se ha interpretado como una técnica terminal que se limita a la comprobación de productos o resultados en el proceso de enseñanza-aprendizaje.

La evaluación juega un papel fundamental al medir la efectividad de los programas e iniciativas. Proporciona información esencial para determinar si se están cumpliendo los objetivos establecidos, lo que permite tomar decisiones sobre la continuidad, expansión o modificación de dichos programas para mejorar su eficacia.

También, la evaluación influye en la toma de decisiones, ya que los resultados obtenidos pueden utilizarse para asignar recursos de manera adecuada, diseñar programas más efectivos y desarrollar políticas basadas en evidencia. Además, fomenta la transparencia al brindar una comprensión clara de los resultados de los programas e iniciativas, lo que genera confianza entre los administradores, las partes interesadas y el público en general.

Como indica Mokate (2000), la evaluación consiste en un proceso para determinar el mérito o valor de algo, involucrando la identificación de estándares relevantes y el análisis basado en estos estándares. Las evaluaciones aplicadas a la gestión de acciones públicas requieren la especificación y concertación de expectativas o estándares para juzgar las iniciativas.

En resumen, aunque el proceso de evaluación presenta desafíos inherentes, su correcta aplicación resulta fundamental para optimizar la gestión pública, promover la rendición de cuentas, cumplir con los requisitos normativos y facilitar la toma de decisiones informadas. También contribuye al aprendizaje y desarrollo continuo de las organizaciones.

En este contexto, la presente investigación evaluativa plantea la siguiente pregunta central: ¿en qué medida el diseño y la gestión del Convenio de Cooperación para las rutas 247 y 249 han sido pertinentes, coherentes, eficientes y eficaces en el logro de sus objetivos?

1.3.5. Criterios

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE, 2019) define los criterios de evaluación del proyecto con los siguientes conceptos: pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia con los siguientes conceptos:

1.3.5.1. Pertinencia

“Implica examinar las diferencias y las disyuntivas entre las distintas prioridades o necesidades. Exige un análisis de los posibles cambios en el contexto para valorar en qué medida la intervención puede adaptarse (o se ha adaptado) para seguir siendo pertinente” (OCDE, 2019, p.7).

1.3.5.2. Congruencia

Se refiere a la coherencia y armonía entre los diferentes componentes de un proyecto o programa, así como entre estos y los objetivos más amplios de desarrollo. Esto implica que los diversos elementos del proyecto deben estar alineados de manera que contribuyan de forma coherente a la consecución de los objetivos generales (OCDE, 2019).

1.3.5.3. Eficiencia

Se refiere a la relación entre los recursos utilizados y los resultados obtenidos. Un proyecto o programa es eficiente cuando logra sus objetivos utilizando la menor cantidad de recursos

posible o cuando produce la mayor cantidad de resultados con los recursos disponibles (OCDE, 2019).

1.3.5.4. Eficacia

Se refiere al grado en que un proyecto o programa logra sus objetivos previstos y produce los resultados esperados. La eficacia se relaciona con la capacidad de un proyecto para generar impactos positivos y tangibles en la población objetivo o en el problema que se pretende abordar.

Figura 3. Criterios de evaluación del proyecto que permiten emitir un juicio de valor sobre su funcionamiento y resultados



Fuente: Corzo y Marcano (2007).

En resumen, los anteriores criterios de evaluación definidos por la OCDE (2019) proporcionan un marco sólido para analizar y mejorar proyectos y programas. Al considerar estos aspectos, se garantiza que las intervenciones sean relevantes, coherentes, eficientes y efectivas en la consecución de sus objetivos. Además, estos criterios son fundamentales para promover el desarrollo sostenible y maximizar el impacto positivo en la población objetivo.

1.3.6. Interrogantes

La evaluación de los Convenios de Cooperación gestionados por el CONAVI con terceros es crucial para determinar su efectividad y eficiencia en el diseño y desarrollo de proyectos de obra vial. Los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia son fundamentales para asegurar que estos convenios cumplan con sus objetivos y se

gestionan de manera óptima. Además, estos permiten al CONAVI responder a recomendaciones de informes externos y establecer normativas internas que mejoren la gestión de estos proyectos. Así mismo, la evaluación periódica de los programas de construcción de carreteras en Costa Rica, según estos criterios, es esencial para garantizar el desarrollo socioeconómico del país y mejorar la infraestructura vial nacional.

En este contexto, es importante plantear las siguientes interrogantes, orientadas por los criterios previamente expuestos, para evaluar la conveniencia y los beneficios de la intervención de los Convenios de Cooperación en el diseño y proceso de evaluación de obras viales:

1. ¿Cuán pertinentes son los Convenios de Cooperación, gestionados por el CONAVI con terceros, en el diseño y proceso de evaluación de obra vial?
2. ¿Qué tan congruentes son los Convenios de Cooperación, gestionados por el CONAVI con terceros, para asegurar el cumplimiento de los objetivos para los que fueron creados en el desarrollo de obra vial?
3. ¿Resulta eficiente el modelo de Convenios de Cooperación, gestionados por el CONAVI, a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos para los que fueron creados?
4. ¿Ha sido eficaz el diseño y el proceso de gestión de los Convenios de Cooperación del CONAVI a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos para los que fueron creados en la ejecución de obra vial?

Los criterios de evaluación seleccionados son de gran importancia para el CONAVI, ya que permiten atender las recomendaciones emitidas en informes previos de órganos externos, como la Contraloría General de la República (2020), específicamente en su informe DFOE-IFR-IF-00012-2020 del 24 de noviembre de 2020, el cual aborda aspectos relacionados con la gestión del diseño en proyectos de infraestructura. Estos criterios también facilitan a los tomadores de decisiones del CONAVI una base sólida para establecer normativa interna que defina con precisión los requisitos de diseño aplicables a los proyectos desarrollados bajo la modalidad de Convenios de Cooperación. Esto garantiza el cumplimiento de los estándares técnicos y asegura que se alcancen los objetivos previstos en cada etapa del proyecto.

Además, es imperativo evaluar periódicamente los programas de construcción de carreteras en Costa Rica según estos criterios, garantizando su eficacia en la mejora de la

infraestructura vial nacional. Estos programas deben contribuir de manera efectiva al desarrollo socioeconómico y al bienestar de la población. Algunos ejemplos de dichos programas incluyen:

1. **Programas de mejoramiento y ampliación de carreteras (PMAC):** este programa se centra en la mejora y ampliación de la red vial existente en todo el país, abarcando tanto carreteras principales como secundarias. Su objetivo es aumentar la capacidad de la infraestructura vial para facilitar el transporte de personas y mercancías.
2. **Programas locales de infraestructura vial:** además de los proyectos a nivel nacional, muchos gobiernos locales en Costa Rica implementan proyectos de construcción y mantenimiento de carreteras dentro de sus jurisdicciones. Estos buscan mejorar la conectividad y el acceso a servicios básicos en las comunidades locales.
3. **Programa de conservación y mantenimiento de carreteras:** este programa se enfoca en la conservación y el mantenimiento preventivo de la red vial existente. Incluye labores de repavimentación, reparación de baches, señalización y otras actividades para garantizar la seguridad y durabilidad de las carreteras.

1.4. Objetivos de evaluación

1.4.1. Objetivo general

Realizar una evaluación de diseño y procesos en el Convenio de Cooperación sobre las rutas 247 y 249, durante el período comprendido entre los años 2022 y 2023.

1.4.2. Objetivos específicos

Objetivo específico 1. *Valorar el diseño, el proceso y el financiamiento de los convenios de cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, específicamente en relación con los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249.* Esta valoración debe considerar la pertinencia de dichos convenios con las necesidades de la ciudadanía, así como su alineación con la normativa nacional aplicable. Asegurar el cumplimiento del marco legal y regulatorio no solo fortalece la transparencia y la eficiencia en la gestión de los proyectos, sino que también minimiza el riesgo de enfrentar problemas legales o administrativos durante su ejecución.

Objetivo específico 2. *Evaluar el diseño y el proceso de los convenios de cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, en el marco de los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249. La evaluación debe considerar la congruencia de estos convenios con las necesidades de la ciudadanía y la normativa nacional aplicable. Analizar la ejecución del convenio bajo estos criterios permitirá identificar oportunidades de mejora en los procesos, optimizando así los resultados con los recursos disponibles. Esto favorecerá una gestión más eficiente del proyecto y un mejor uso de los recursos financieros.*

Objetivo específico 3. *Examinar la implementación de los convenios de cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, en el marco de los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249. La evaluación se realiza bajo el criterio de eficacia, analizando la capacidad del convenio para alcanzar los objetivos establecidos. Esto garantizará una adecuada asignación de recursos y asegurará que las necesidades de la ciudadanía sean atendidas de manera efectiva.*

Objetivo específico 4. *Evaluar la implementación del Convenio de Cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, en relación con los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249, desde la perspectiva de la eficiencia. Este análisis se centra en cómo se han gestionado los recursos para alcanzar los resultados esperados. Una evaluación de eficiencia permitirá identificar áreas de mejora en la ejecución de las obras viales, lo que podría incrementar la calidad y durabilidad de las infraestructuras construidas en las rutas 247 y 249. Esto no solo beneficiará a los usuarios de las vías, sino que también contribuirá a mejorar la movilidad y la seguridad vial en la región.*

1.5. Metodología

1.5.1. Metodología de investigación

La investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno o problema (Hernández et al., 2014).

De acuerdo con Babbie (2010), en su libro *Fundamentos de la Investigación Social*, la metodología de investigación se define como el conjunto de procedimientos, técnicas y herramientas que los investigadores utilizan para diseñar y llevar a cabo estudios científicos, con el objetivo de adquirir conocimiento sobre fenómenos sociales. La metodología abarca tanto métodos cualitativos como cuantitativos y se ocupa de la lógica subyacente al proceso de investigación, permitiendo a los investigadores razonar y recopilar información de manera estructurada y coherente.

Babbie (2010) resalta la importancia de entender la lógica teórica detrás del proceso de investigación, lo cual es crucial para apoyar la aplicación de las técnicas preferidas, así como garantizar la validez y fiabilidad de los resultados obtenidos. Esto implica decisiones cuidadosas sobre qué observar, a quién observar y con qué objetivo, teniendo en cuenta también la dimensión temporal, ya sea a través de estudios transversales o longitudinales.

El presente proyecto utiliza una metodología de investigación mixta, que combina el análisis de datos cuantitativos (ver anexo 1) con el análisis de datos cualitativos. Esta etapa de la investigación se realiza de manera concurrente, de modo que se recopilan y analizan datos cuantitativos y cualitativos al mismo tiempo.

Para ello, se parte de la siguiente definición de evaluación: un conjunto de procedimientos, técnicas y herramientas empleados para medir el rendimiento, la eficacia o el impacto de un programa, proyecto, proceso o cualquier otra actividad. Además, proporciona un marco sistemático y estructurado para recolectar y analizar datos, interpretar resultados y realizar recomendaciones, a fin de mejorar el desempeño o tomar decisiones informadas sobre la continuidad o modificación de la actividad evaluada.

Debe aclararse, entonces, que el diseño de esta investigación corresponde con una investigación evaluativa, definida como “un proceso sistemático para aplicar métodos científicos y determinar la efectividad de un programa o política, enfocándose en cómo sus

actividades producen resultados concretos ... La evaluación es una actividad racional, pero inherentemente política, que debe ser útil para la toma de decisiones” (Weiss, 1998, p. 83).

La naturaleza compleja de los fenómenos evaluados, especialmente en el ámbito de infraestructura vial, donde se presenta una relación entre lo social y lo administrativo, requiere una aproximación rigurosa que combine métodos mixtos, tal como se abordan en el diseño mixto específico exploratorio secuencial y el diseño explicativo secuencial, diseños mixtos específicos (Hernández et al., 2014). Precisamente, según Hernández et al. (2014): “La meta de la investigación mixta no es reemplazar a la investigación cuantitativa ni a la investigación cualitativa, sino utilizar las fortalezas de ambos tipos de indagación, combinándolas y tratando de minimizar sus debilidades potenciales” (p.532).

La definición de investigación es válida tanto para el enfoque cuantitativo como para el cualitativo. Ambos constituyen un proceso general que, a su vez, integra diversos procesos. El proceso cuantitativo es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no es posible eludir pasos, aunque es factible redefinir alguna fase. El proceso cualitativo es "en espiral" o circular, en el sentido de que las etapas interactúan y no siguen una secuencia rigurosa.

Las metodologías de investigación varían según el tipo de actividad analizada, los objetivos de la evaluación y los recursos disponibles. Al respecto, Babbie (2010) detalla que los métodos cualitativos son particularmente útiles para explorar fenómenos en profundidad y obtener una comprensión rica y matizada de contextos específicos. En contraste, los métodos cuantitativos son adecuados para examinar patrones generales y relaciones entre variables a través de muestras más grandes, proporcionando resultados que pueden ser generalizados a una población mayor.

En resumen, la metodología mixta adoptada en este proyecto permite una comprensión integral del fenómeno estudiado, combinando la profundidad del análisis cualitativo con la amplitud del análisis cuantitativo. Esto asegura una evaluación robusta y comprensiva, que servirá de base para la toma de decisiones informadas y efectivas.

1.5.2. Métodos para la recolección de datos

Los métodos propuestos para la recolección y análisis de datos son esenciales para evaluar los Convenios de Cooperación gestionados por el CONAVI en las obras viales de las rutas 247 distrito Rita, y Colorado en Pococí, Limón y 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón. A continuación, se explican los tipos de instrumentos, los informantes, su selección y la justificación de cada método.

Objetivo de evaluación I. *Valorar el diseño y el proceso de los convenios de las rutas 247 distrito Rita, y Colorado en Pococí, Limón y 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, en términos de su pertinencia con las necesidades de la ciudadanía y la normativa nacional aplicable.*

- **Entrevista abierta**
 - **Informantes:** jerarcas del MOPT, Municipalidad de Pococí, JAPDEVA, CONAVI y personal experto encargado de la obra.
 - **Justificación:** permite obtener información detallada y en profundidad sobre la perspectiva de los altos mandos y expertos en cuanto a la pertinencia de los convenios. Además, son seleccionados por su experiencia directa.
- **Entrevista semiestructurada**
 - **Informantes:** funcionarios del Departamento de Planificación Estratégica del CONAVI.
 - **Justificación:** adecuada para recopilar información específica y contextualizada sobre la planificación y ejecución de los convenios.
- **Encuesta autoaplicada**
 - **Informantes:** muestra de la comunidad beneficiaria.
 - **Justificación:** asegura una alta tasa de respuesta y permite aclarar dudas en el momento, evaluando la percepción sobre la pertinencia de los convenios.
- **Análisis documental**
 - **Informantes:** documentos oficiales, informes de progreso y normativa nacional.
 - **Justificación:** facilita el contraste de las entrevistas y encuestas con la normativa y documentos oficiales para evaluar la alineación de los convenios con las necesidades y leyes.

Objetivo de evaluación II. *Evaluar el diseño y el proceso de los convenios de las rutas 247 y 249, en términos de su congruencia con las necesidades de la ciudadanía y la normativa nacional aplicable.*

- **Entrevista abierta**
 - **Informantes:** jerarcas del MOPT, Municipalidad de Pococí, JAPDEVA, CONAVI y personal experto encargado de la obra.
 - **Justificación:** ayuda a entender cómo los convenios se alinean con las necesidades y normativas actuales.
- **Entrevista semiestructurada**
 - **Informantes:** funcionarios del Departamento de Planificación del CONAVI.
 - **Justificación:** obtiene información detallada sobre la adaptación y congruencia de los convenios con las normativas y necesidades actuales.
- **Encuesta autoaplicada**
 - **Informantes:** comunidad beneficiaria.
 - **Justificación:** permite expresar de manera anónima y sincera las percepciones sobre la congruencia de los convenios.
- **Análisis documental**
 - **Informantes:** documentos de planificación y reportes de evaluación de proyectos.
 - **Justificación:** permite revisar la evolución y adaptabilidad de los convenios a las necesidades cambiantes.

Objetivo de evaluación III. *Examinar la implementación del convenio bajo el criterio de eficacia evaluando su capacidad para alcanzar los objetivos establecidos.*

- **Entrevista semiestructurada**
 - **Informantes:** jerarcas del MOPT, Municipalidad Pococí, JAPDEVA, CONAVI y funcionarios del Departamento de Planificación del CONAVI.
 - **Justificación:** obtiene información detallada sobre la implementación y los resultados esperados de los convenios.
- **Encuesta autoaplicada**
 - **Informantes:** comunidad beneficiaria.
 - **Justificación:** evalúa la percepción sobre la cobertura y eficacia de la intervención de manera eficiente.

- **Análisis documental**
 - **Informantes:** documentos de ejecución de proyectos y reportes de progreso.
 - **Justificación:** corrobora los resultados alcanzados con las metas propuestas y evalúa la efectividad de las estrategias implementadas.

Objetivo de evaluación IV. *Evaluar la implementación del convenio desde la perspectiva de la eficiencia analizando cómo se han gestionado los recursos, para lograr los resultados esperados.*

- **Entrevista abierta**
 - **Informantes:** jefes de área del MOPT, Municipalidad de Pococí, JAPDEVA, CONAVI y personal experto encargado de la obra.
 - **Justificación:** proporciona una visión amplia y detallada de cómo se han gestionado los recursos y la eficiencia en la implementación de los convenios.
- **Entrevista semiestructurada**
 - **Informantes:** funcionarios del Departamento de Planificación del CONAVI.
 - **Justificación:** obtiene información específica sobre la gestión de recursos y la eficiencia de los convenios.
- **Encuesta presencial**
 - **Informantes:** comunidad beneficiaria.
 - **Justificación:** evalúa la percepción sobre la eficiencia en la gestión de recursos y la entrega de productos.
- **Análisis documental**
 - **Informantes:** informes financieros, cronogramas y reportes de gestión.
 - **Justificación:** verifica la eficiencia en el uso de recursos y el cumplimiento de cronogramas y objetivos establecidos.

1.6. Triangulación

Para asegurar la validez y confiabilidad de los resultados, se emplean los siguientes tipos de triangulación:

- **Triangulación de datos**
 - **Justificación:** combina datos de diversas fuentes (encuestas, entrevistas, análisis documental) para obtener una visión más completa y robusta de los convenios evaluados.

- **Triangulación de métodos**
 - **Justificación:** utiliza diferentes métodos de recolección de datos (cuantitativos y cualitativos) para contrastar y validar los hallazgos obtenidos, asegurando una comprensión integral de los fenómenos estudiados.
- **Triangulación de teoría**
 - **Justificación:** aplica diversas perspectivas teóricas para interpretar los datos, facilitando una mejor comprensión y explicación de los resultados de la evaluación.

1.7. Fuentes y sujetos de información

Primaria. Información documentada en el CONAVI:

- Acta N°019-2022 de la sesión extraordinaria de Consejo de Administración de JAPDEVA, celebrada el 27 de septiembre de 2022.
- Documentos de inscripción de proyectos en el Banco de Proyectos de Intervención Pública para la conservación de la Ruta Nacional 247 y Ruta Nacional 249.
- Información técnica y administrativa relevante.

Secundaria. Incluye informes, manuales, guías metodológicas y artículos relacionados con la evaluación de proyectos de infraestructura vial.

Terciaria. Documentos internacionales sobre evaluación de proyectos de infraestructura vial.

1.8. Implementación de la evaluación

La recolección de la información permite recabar datos confiables y relevantes de primera mano, esenciales para analizar y responder a los problemas de la investigación. Esto garantiza un manejo efectivo de los datos, que servirá como base para sustentar el informe de la evaluación.

Para llevar a cabo la evaluación, se requiere un manejo adecuado de los momentos claves y coordinar la participación de los actores involucrados en la recopilación y análisis de los datos. La figura 4 presenta un diagrama que ilustra el proceso de diseño y aplicación de las herramientas.

Este proyecto de investigación se caracteriza por un diseño híbrido, combinando elementos diagnósticos para evaluar el diseño como el proceso de los proyectos en mantenimiento y conservación de la red vial, con un enfoque en su infraestructura.

Figura 4. Momentos clave en el levantamiento y análisis de datos



Fuente: Manual de Evaluación para Intervenciones Públicas (MIDEPLAN, 2017b).

La figura muestra los momentos clave en el levantamiento y análisis de datos, organizados en dos fases: diseño y aplicación. En la fase de diseño, se proponen y definen las técnicas de recolección y análisis, se elabora la matriz de evaluación, se planifican las actividades y se desarrollan los instrumentos. En la fase de aplicación, se realizan pruebas piloto para ajustar las herramientas y se llevan a cabo las recolecciones de datos. El flujo del diagrama refleja que el diseño orienta la aplicación, permitiendo ajustes según sea necesario.

1.9. Matriz de congruencia

Con el fin de mejorar la transparencia y la claridad metodológica, se incluye la matriz de congruencia, donde se detalla la correlación de los criterios de evaluación con las categorías y fuentes de datos utilizados en esta metodología mixta, tal como se presenta, a continuación.

Tabla 1. Matriz de congruencia

Criterio de evaluación	Objetivo	Interrogante	Instrumento	Variable
Pertinencia	Valorar el diseño, el proceso y el financiamiento de los convenios de cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, específicamente en relación con los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249. Esta valoración debe considerar la pertinencia de dichos convenios con las necesidades de la ciudadanía, así como su alineación con la normativa nacional aplicable. Asegurar el cumplimiento del marco legal y regulatorio no solo fortalece la transparencia y la eficiencia en la gestión de los proyectos, sino que también minimiza el riesgo de enfrentar problemas legales o administrativos durante su ejecución.	¿Cuán pertinentes son los Convenios de Cooperación, gestionados por el CONAVI con terceros, en el diseño y proceso de evaluación de obra vial?	Entrevistas abiertas y semiestructuradas Encuestas. Análisis documental.	Alineación con las necesidades públicas
Congruencia	Evaluar el diseño y el proceso de los convenios de cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la	¿Qué tan congruentes son los Convenios de Cooperación, gestionados por el CONAVI con terceros, para asegurar el cumplimiento	Entrevistas abiertas y semiestructuradas Encuestas. Análisis documental.	Coherencia entre objetivos del convenio y mandato legal

Criterio de evaluación	Objetivo	Interrogante	Instrumento	Variable
	<p>Municipalidad de Pococí, en el marco de los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249. La evaluación debe considerar la congruencia de estos convenios con las necesidades de la ciudadanía y la normativa nacional aplicable. Analizar la ejecución del convenio bajo estos criterios permitirá identificar oportunidades de mejora en los procesos, optimizando así los resultados con los recursos disponibles. Esto favorecerá una gestión más eficiente del proyecto y un mejor uso de los recursos financieros.</p>	<p>de los objetivos para los que fueron creados en el desarrollo de obra vial?</p>		
Eficacia	<p>Examinar la implementación de los convenios de cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, en el marco de los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249. La evaluación se realiza bajo el criterio de eficacia, analizando la capacidad del convenio para alcanzar los objetivos establecidos. Esto garantizará una adecuada asignación de recursos y asegurará que las necesidades de</p>	<p>¿Ha sido eficaz el diseño y el proceso de gestión de los Convenios de Cooperación del CONAVI a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos para los que fueron creados en la ejecución de obra vial?</p>	<p>Entrevistas abiertas y semiestructuradas</p> <p>Encuestas.</p> <p>Análisis documental.</p>	<p>Cumplimiento de objetivos planificados</p>

Criterio de evaluación	Objetivo	Interrogante	Instrumento	Variable
	la ciudadanía sean atendidas de manera efectiva.			
Eficiencia	<p>Evaluar la implementación del Convenio de Cooperación entre el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la Municipalidad de Pococí, en relación con los proyectos para la atención de las rutas nacionales 247 y 249, desde la perspectiva de la eficiencia. Este análisis se centra en cómo se han gestionado los recursos para alcanzar los resultados esperados. Una evaluación de eficiencia permitirá identificar áreas de mejora en la ejecución de las obras viales, lo que podría incrementar la calidad y durabilidad de las infraestructuras construidas en las rutas 247 y 249. Esto no solo beneficiará a los usuarios de las vías, sino que también contribuirá a mejorar la movilidad y la seguridad vial en la región.</p>	<p>¿Resulta eficiente el modelo de Convenios de Cooperación, gestionados por el CONAVI, a fin de asegurar el cumplimiento de los objetivos para los que fueron creados?</p>	<p>Entrevistas abiertas y semiestructuradas</p> <p>Encuestas.</p> <p>Análisis documental.</p>	<p>1. Recursos financieros: Presupuesto inicial / presupuesto de contratación. 2. Recursos Humanos: Coordinación interinstitucional de acuerdo a los roles y responsabilidades de cada una de las instituciones involucradas. 3. Tiempo de la elaboración del perfil del proyecto: Fecha de inscripción Banco de Proyecto / Fecha de adjudicación en firme. 4. Resultados obtenidos/Productos.</p>

CAPÍTULO II. EVALUACIÓN DE LA PERTINENCIA EN EL DISEÑO Y PROCESO DE LOS CONVENIOS DE LAS RUTAS 247 Y 249 EN FUNCIÓN DE LAS NECESIDADES CIUDADANAS Y LA NORMATIVA NACIONAL

2.1. Análisis de la pertinencia del diseño y proceso de los Convenios para las Rutas Nacionales 247 y 249 en Pococí, Limón

Este capítulo examina la valoración del diseño y el proceso de los Convenios para las Rutas Nacionales 247 distrito Rita y Colorado y 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, evaluando su pertinencia en función de las necesidades de la ciudadanía y de la normativa nacional aplicable. Por lo que este análisis permite obtener información detallada y profunda desde la perspectiva de altos mandos y expertos con experiencia directa en el tema.

Para este trabajo, se entiende como pertinencia, al proceso que implica examinar las diferencias y las disyuntivas entre las distintas prioridades o necesidades. Exige un análisis de los posibles cambios en el contexto para valorar en qué medida la intervención puede adaptarse (o se ha adaptado) para seguir siendo pertinente.

De acuerdo con las entrevistas realizadas, se identificó que los actores consultados perciben las intervenciones como altamente pertinentes, destacando su impacto positivo en la Red Vial Nacional, la salud pública, la eficiencia en el uso de los recursos, así como el desarrollo local y regional. De manera consistente, las respuestas coinciden en que los objetivos del proyecto responden a necesidades reales y prioritarias del territorio.

2.2. Percepción de altos mandos y expertos sobre la pertinencia de los Convenios para las Rutas 247 y 249

A continuación, se detallan los actores entrevistados y sus aportes destacados en relación con el criterio de pertinencia del proyecto:

El ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí, resalta la justificación de las intervenciones con base en la relevancia del cantón en la producción agrícola y la necesidad de fortalecer la conectividad vial. No obstante, señala que el proceso ha enfrentado retrasos debido a dificultades administrativas que afectan la ejecución oportuna del proyecto.

Por su parte, coordinador de la Unidad de Gestión de Desarrollo de JAPDEVA, respalda la pertinencia del proyecto, destacando los avances alcanzados en las etapas de inscripción

y expropiación, los cuales considera que evidencian una muestra del compromiso interinstitucional para su desarrollo.

Desde el CONAVI, actual director ejecutivo, subraya que estas inversiones permiten optimizar el uso de recursos públicos y reducir los costos de mantenimiento, fortaleciendo así el desarrollo vial a nivel nacional. En la misma línea, la analista del Convenio de la Dirección de Planificación Institucional de CONAVI, explica que la inscripción del proyecto es gestionada desde la Dirección Ejecutiva, en coordinación técnica con la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes y la Municipalidad de Pococí. Aclara, además, que el proyecto no se encuentra en etapa de preinversión, sino que ya ha avanzado a la fase de financiamiento.

Asimismo, el director regional establece una vinculación directa entre el proyecto y los objetivos definidos en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023–2026. Destaca beneficios como la mejora de la seguridad vial, la reducción en los tiempos de viaje y el fortalecimiento de la conservación ambiental, lo cual refuerza la pertinencia del proyecto desde un enfoque tanto legal como estratégico.

Finalmente, el ingeniero de la zona 5-1 de Guápiles destaca los beneficios tangibles para los usuarios, entre ellos, mayor confort, seguridad y bienestar social. Asimismo, indica que estas mejoras en la infraestructura vial facilitan futuras inversiones y podrían incluso propiciar la reclasificación de rutas.

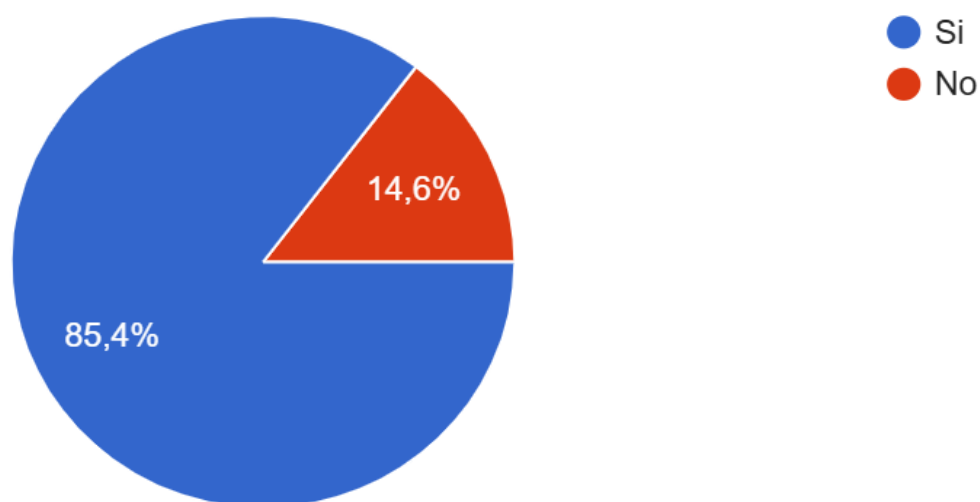
En síntesis, el análisis de las entrevistas evidencia una percepción unánime de que el proyecto es altamente pertinente. Se alinea con los Planes Nacionales de Desarrollo, atiende necesidades locales específicas, permite una optimización en el uso de los recursos públicos y genera beneficios tanto inmediatos como a mediano plazo. Además, se reconoce que el enfoque interinstitucional ha sido clave en el avance del proyecto, aunque se identifican desafíos iniciales relacionados con la coordinación entre actores.

2.3. Percepción comunitaria sobre la pertinencia del proyecto ruta nacional 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón

Como parte del proceso de evaluación, se investigó el nivel de conocimiento de los encuestados sobre el proyecto, su existencia y sus objetivos. En este sentido, se les planteó la siguiente pregunta: *¿Sabe usted que este proyecto de infraestructura vial se realizó mediante un convenio de cooperación entre CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA?*

De acuerdo con el gráfico 1, los resultados fueron que un 85,4% de los encuestados sí sabían que el proyecto se realizó mediante un convenio de cooperación entre CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA.

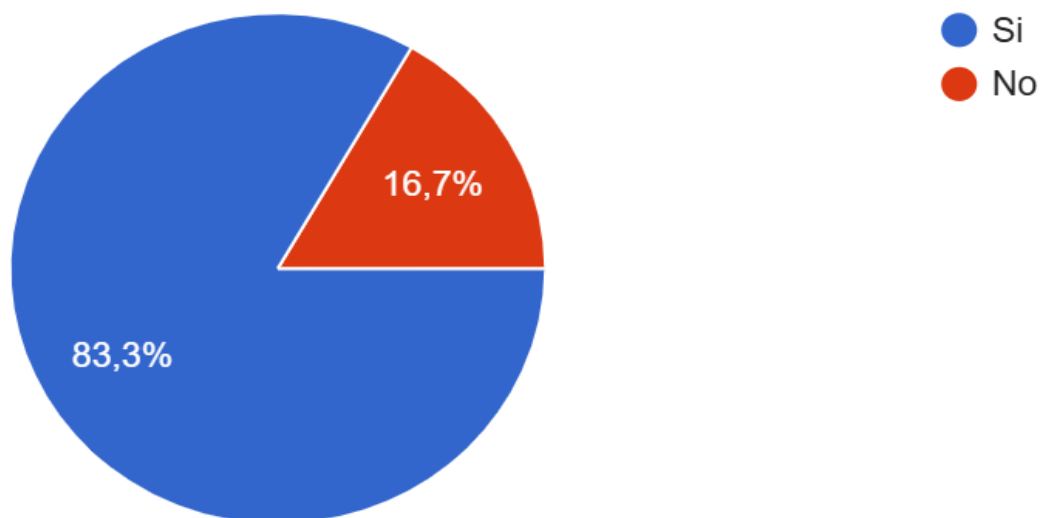
Gráfico 1. Conocimiento del Convenio de Cooperación interinstitucional para el proyecto de infraestructura vial (2025)



Fuente: elaboración propia (2025).

Además, ante la pregunta: *¿Conoce los objetivos de desarrollo de los proyectos de infraestructura para la Ruta 247 (33,56 km), distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?*, los resultados fueron que un 83,3% de los encuestados afirmaron tener claridad sobre los objetivos de desarrollo vinculados a la propuesta, lo que sugiere que la comunicación de sus propósitos ha sido mayormente efectiva (gráfico 2). Sin embargo, es importante considerar la brecha existente entre estos dos valores, ya que un porcentaje de los encuestados que conocen el proyecto no necesariamente comprenden a profundidad sus objetivos.

Gráfico 2. Conocimiento de los objetivos de desarrollo del proyecto de infraestructura vial en la Ruta 247, distrito La Rita y Colorado, cantón de Pococí. (2025)

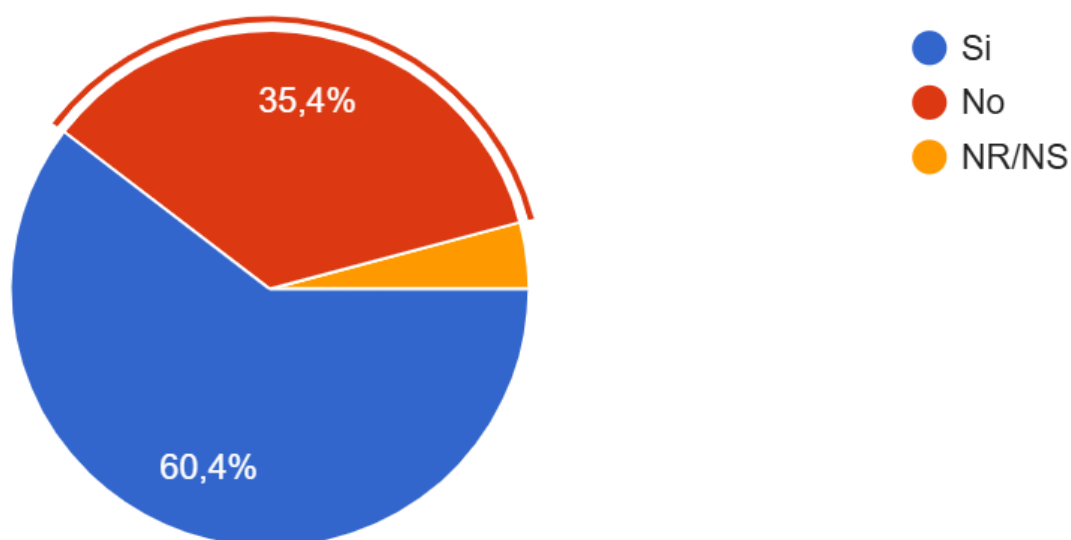


Fuente: elaboración propia (2025).

Según los datos generales recopilados, se establece que las personas encuestadas son usuarias frecuentes de la ruta 247, comprendida entre el distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón. La mayoría manifestó estar al tanto de que el proyecto sería ejecutado mediante un convenio de cooperación entre el CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA. Asimismo, indicaron tener conocimiento sobre los objetivos que se pretendían alcanzar con la iniciativa (gráfico 2).

En términos de pertinencia, ante la pregunta: *¿Considera usted que las medidas de mantenimiento en la Ruta 247 fueron tomadas mediante consenso social (población objetivo, otros involucrados) en relación con los objetivos de la intervención?* Los resultados obtenidos muestran que un 60,4% de los encuestados considera que las medidas de mantenimiento y mejora de la infraestructura vial fueron tomadas en consenso. Por su parte, un 35,4% opina lo contrario, mientras que un 4,2% no brindó respuesta (gráfico 3).

Gráfico 3. *Percepción sobre el consenso social en la toma de decisiones para las medidas de mantenimiento en la Ruta 247.*



Fuente: elaboración propia (2025).

Tal como se visualiza en el gráfico 3, un 60,4% de las personas encuestadas manifestó que las acciones implementadas responden adecuadamente a las necesidades del sector. Este dato sugiere que más de la mitad de los participantes percibe la intervención como positiva; sin embargo, persiste un porcentaje significativo que mantiene dudas sobre la efectividad real de dichas acciones para resolver los problemas de movilidad y conectividad.

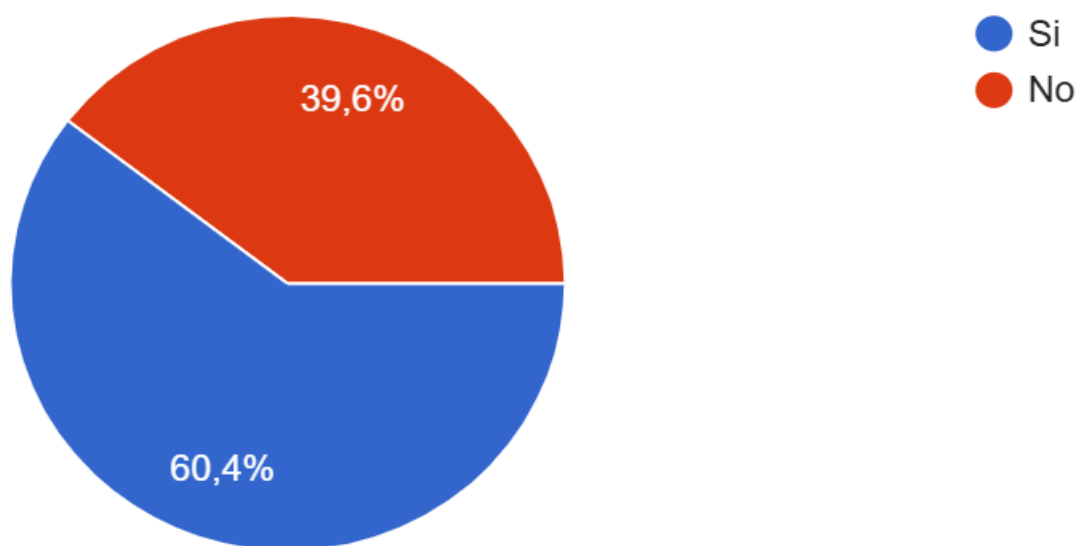
Entre las observaciones recolectadas, se identifican criterios relacionados con el mal estado de la carretera. Algunas personas manifestaron que, si bien se realizaron trabajos, “la única capa de pavimento que aplicaron ya está llena de huecos; fue una porquería, está en muy mal estado”, lo que evidencia una percepción de insuficiencia en la calidad de las obras ejecutadas.

Además, se resalta la importancia de mantener esta vía en buen estado, dada su relevancia para las actividades productivas y sociales de la zona. Entre los usos más destacados, los encuestados señalaron:

- El desarrollo turístico de Barra del Colorado.
- El impulso a pequeños emprendimientos turísticos locales.
- La actividad agrícola y ganadera propia del distrito.
- El traslado seguro de estudiantes que utilizan esta ruta diariamente.

Asimismo, ante la pregunta: *¿Cree usted que se tomaron en cuenta las preocupaciones y sugerencias de la población objetivo en la definición del convenio para los proyectos de infraestructura vial en la Ruta 247, distrito La Rita y Colorado en Pococí, Limón?*; según el gráfico 4, los resultados indican que el 60,4% de las personas encuestadas considera que sí fueron tomadas en cuenta, mientras que el 39,6% opina lo contrario.

Gráfico 4. *Percepción sobre la inclusión de las preocupaciones de la población en la definición del convenio para la Ruta 247*



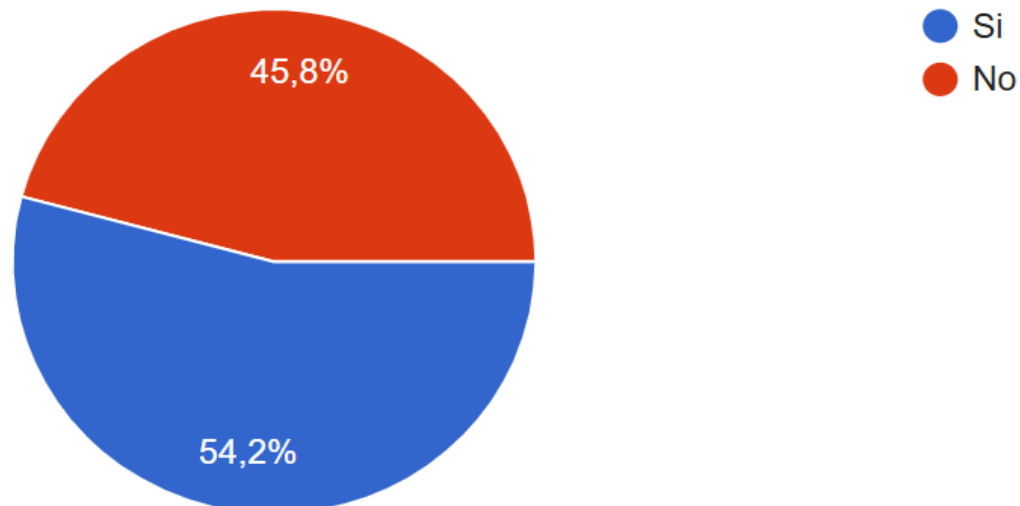
Fuente: elaboración propia (2025).

Entre quienes respondieron afirmativamente, se señala como observación adicional que los principales impulsores del proyecto han sido la Municipalidad y JAPDEVA. No obstante,

también se reporta que el trabajo ejecutado presenta deficiencias, ya que “la carretera está llena de huecos” y se recalca la necesidad urgente de una repavimentación adecuada. Además, se subraya la importancia de respetar las recomendaciones técnicas establecidas, como iniciar las obras desde el sector de Puerto Lindo de Palmitas.

Por otro lado, entre quienes consideraron que no se tomaron en cuenta las preocupaciones de la población, se destaca la percepción de incumplimiento por parte de las autoridades, expresando que “han tardado mucho y prometen cosas que no se cumplen”.

Gráfico 5. *Percepción sobre el establecimiento de canales de comunicación en el marco del convenio para la Ruta 247.*



Fuente: elaboración propia (2025).

De acuerdo con el gráfico 5, en respuesta a la consulta: *¿Considera usted que se han establecido los canales de comunicación para informar los procesos realizados por los representantes del convenio en relación con la toma de decisiones sobre los proyectos de infraestructura vial en la Ruta 247?*, los resultados reflejan que un 54,2% de las personas encuestadas considera que sí se han establecido dichos canales, mientras que un 45,8% afirma no haber recibido información al respecto.

Entre quienes respondieron afirmativamente, se destaca que han recibido una retroalimentación constante, principalmente, por parte del CONAVI y la Municipalidad de Pococí, lo que ha facilitado el seguimiento del avance del proyecto.

Por el contrario, quienes consideran que no se han establecido adecuadamente estos canales enfatizan la falta de comunicación sobre los atrasos, así como la ausencia de cumplimiento de las promesas formuladas por los entes responsables. Algunas personas manifestaron su frustración ante la calidad de la obra, comentando que “ojalá se construya una carretera de verdad, no una para seis meses”. En el distrito de Colorado, en particular, se percibe que la comunicación institucional ha sido deficiente.

Los datos de las encuestas reflejan que el proyecto en la Ruta 247 es considerado pertinente por la mayoría de la población consultada, tanto debido a su utilidad social como por su impacto económico. Sin embargo, el respaldo comunitario no es absoluto. Existen cuestionamientos relevantes sobre:

- La inclusión efectiva en la toma de decisiones.
- La calidad de las obras ejecutadas.
- La eficacia de los canales de comunicación.

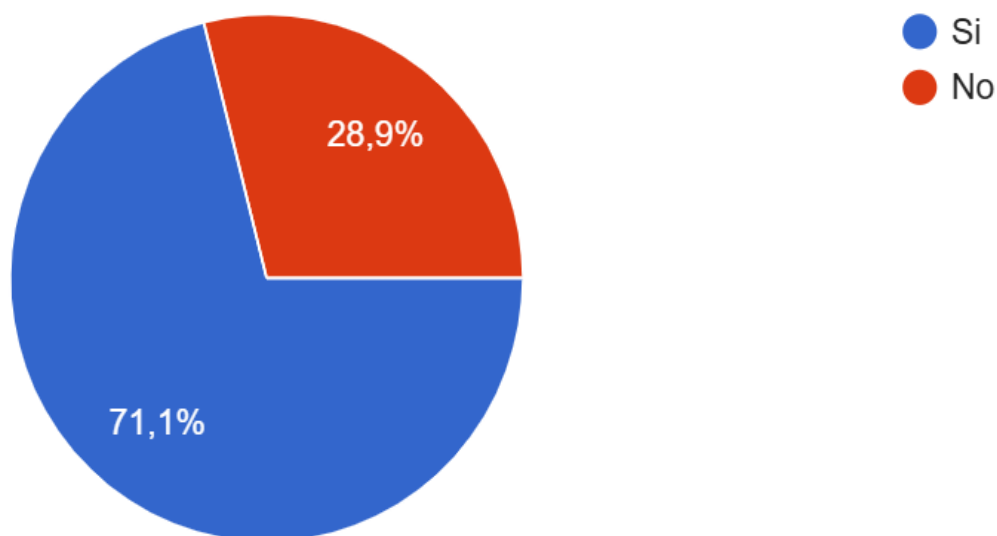
Estos hallazgos sugieren que la pertinencia percibida del proyecto podría fortalecerse si se mejora la calidad técnica y se garantizan procesos más participativos y transparentes.

2.4. Percepción comunitaria sobre la pertinencia del proyecto 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón

Como parte de la información general, se evaluó el nivel de conocimiento de las personas encuestadas respecto a la figura del Convenio de Cooperación y los objetivos del proyecto. Ante la pregunta: *¿Sabe usted que este proyecto de infraestructura vial se realizó mediante un convenio de cooperación entre CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA?*, se buscó identificar el grado de familiaridad de la población con los actores institucionales involucrados en la ejecución de la obra.

Según el gráfico 6, los resultados revelaron que el 71% de los encuestados tenía conocimiento sobre que el proyecto se llevó a cabo mediante un convenio de cooperación entre CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA, como se muestra en el siguiente gráfico.

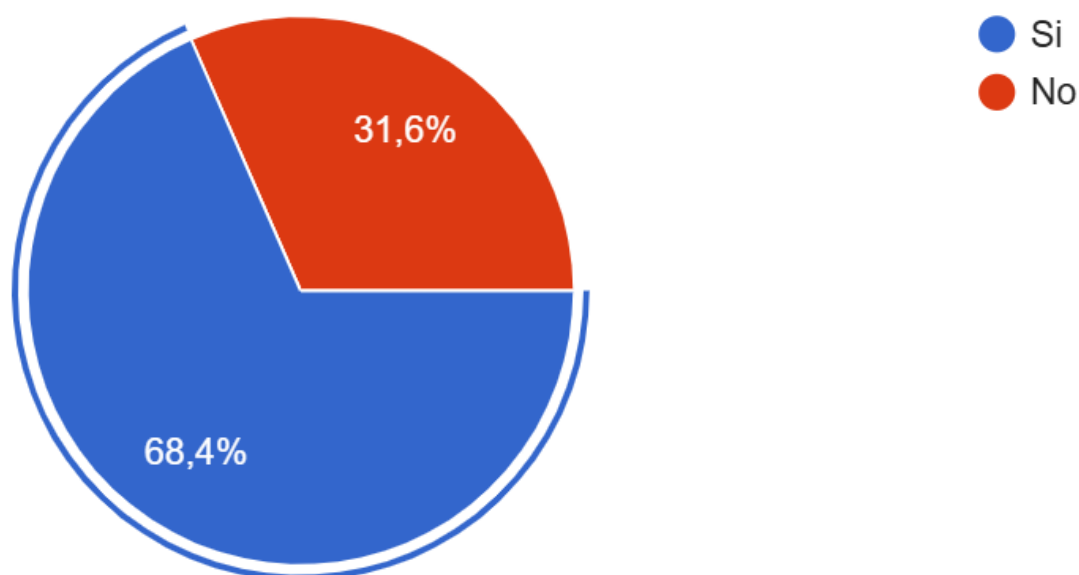
Gráfico 6. *Conocimiento del Convenio de Cooperación interinstitucional para el proyecto de infraestructura vial*



Fuente: elaboración propia (2025).

En cuanto a la pregunta: *¿Conoce los objetivos de desarrollo de los proyectos de infraestructura para la Ruta 249 (12,9 km), distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón?*, los resultados indican que el 68,4% de los encuestados afirmó conocer dichos objetivos, como se muestra en el gráfico 7:

Gráfico 7. *Conocimiento de los objetivos de desarrollo del proyecto de infraestructura vial en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari Pococí, Limón (2025)*



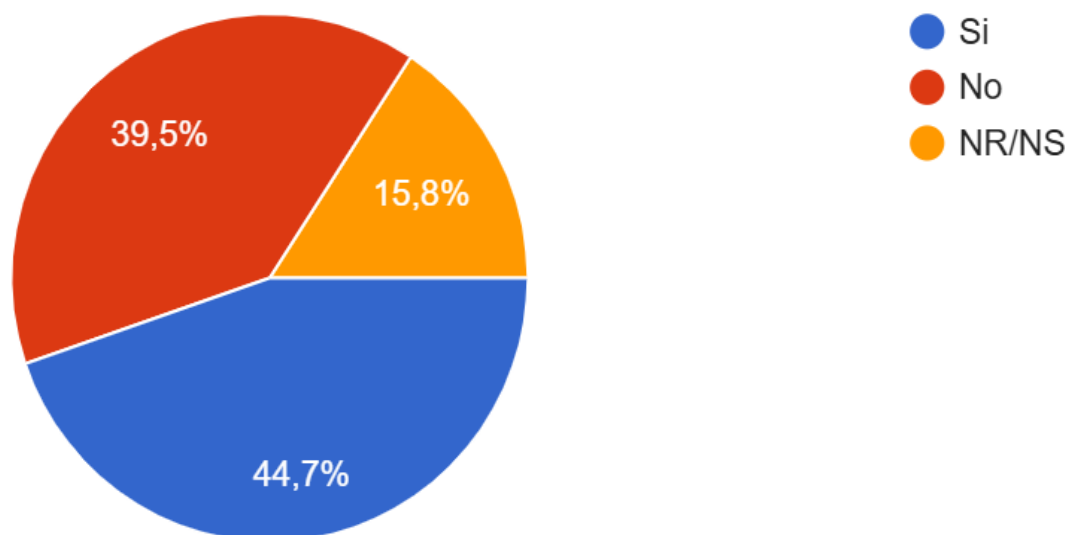
Fuente: elaboración propia 2025.

Los resultados evidencian un nivel aceptable de difusión del proyecto dentro de la comunidad. No obstante, un aspecto crítico identificado es la percepción de la población respecto a su participación en los procesos de toma de decisiones.

En términos de pertinencia, ante la pregunta: *¿Considera usted que las medidas de mantenimiento en la Ruta 249 fueron tomadas mediante consenso social (población objetivo, otros involucrados) en relación con los objetivos de la intervención?*, según el gráfico 8, los resultados revelan que el 44,7% de las personas encuestadas considera que las medidas de mantenimiento fueron adoptadas mediante consenso, mientras que el 39,5% opina lo contrario y el 15,8% no brindó respuesta, tal como se visualiza en el gráfico siguiente.

Si bien una parte significativa de la población percibe que hubo consenso en la toma de decisiones, los comentarios adicionales evidencian una deficiencia en la comunicación durante el proceso. Sin embargo, existe un punto de acuerdo entre los participantes: la necesidad urgente de pavimentar la Ruta 249, independientemente de las percepciones sobre el nivel de participación comunitaria.

Gráfico 8. *Percepción sobre el consenso social en la toma de decisiones para las medidas de mantenimiento en la Ruta 249 (2025)*

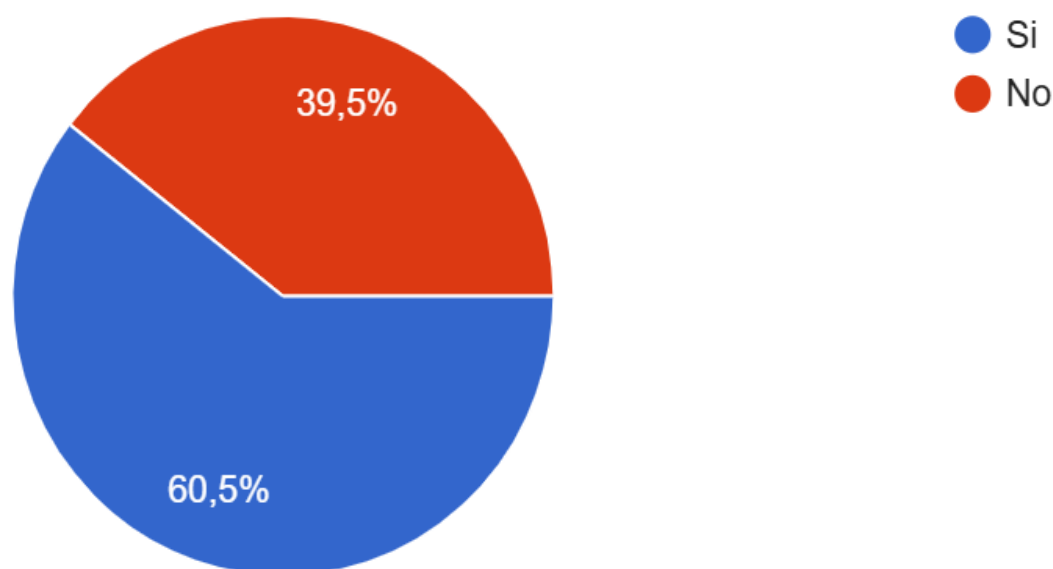


Fuente: elaboración propia, 2025.

De acuerdo con el gráfico 9, en respuesta a la pregunta: *¿Cree usted que se tomaron en cuenta las preocupaciones y sugerencias de la población objetivo en la definición del convenio para los proyectos de infraestructura vial en la Ruta 249, distritos de La Rita y Cariari, en Pococí, Limón?*, los resultados indican que un 60,5% de las personas encuestadas considera que sí fueron tomadas en cuenta sus preocupaciones y sugerencias, mientras que un 39,5% opina que no.

Sin embargo, al contrastar estas respuestas con las observaciones adicionales y con los resultados de la pregunta anterior, se evidencia que persiste una falta de comunicación efectiva entre los representantes del convenio y la población, lo cual genera dudas sobre el grado real de participación comunitaria en el proceso de toma de decisiones.

Gráfico 9. *Percepción sobre la inclusión de las preocupaciones de la población en la definición del convenio para la Ruta 249*

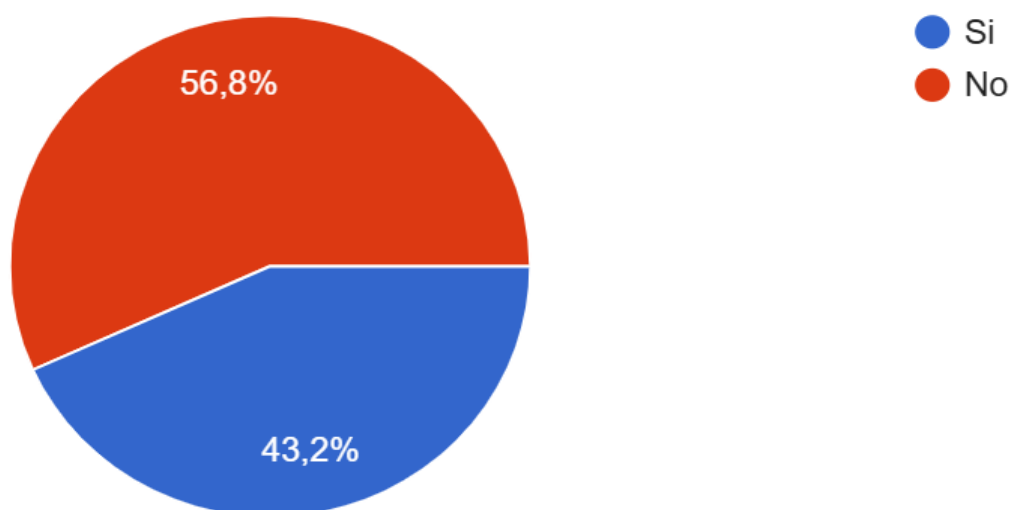


Fuente: elaboración propia (2025).

Respecto a la pregunta: *¿Considera usted que se han establecido los canales de comunicación para informar los procesos realizados por los representantes del convenio en la toma de decisiones sobre la intervención de los proyectos de infraestructura vial en la Ruta 249?*, según el gráfico 10, los resultados muestran que un 43,2% de las personas encuestadas considera que sí se han establecido dichos canales, mientras que un 56,8% indica que no ha recibido información al respecto.

Los comentarios aportados por las personas participantes refuerzan lo señalado en las preguntas anteriores, evidenciando una percepción generalizada de falta de comunicación efectiva entre las instituciones responsables del convenio y la comunidad involucrada.

Gráfico 10. *Percepción sobre el establecimiento de canales de comunicación en el marco del convenio para la Ruta 249 (2025)*



Fuente: elaboración propia (2025).

De acuerdo con los datos obtenidos a partir de las encuestas y las opiniones de las personas administradas, sobre *proyectos de infraestructura vial en la Ruta 249, distritos de La Rita y Cariari, en Pococí, Limón*, se concluye que el proceso de diseño del proyecto aplicó el criterio de pertinencia de manera parcial. Si bien se identifica un reconocimiento de las necesidades existentes, la comunicación y la actuación institucional hacia la población objetivo resultaron insuficientes y poco efectivas. Esto evidencia la necesidad de fortalecer los mecanismos de comunicación, transparencia y rendición de cuentas por parte de las instituciones involucradas en el desarrollo del proyecto.

2.4.1. Análisis general del conocimiento del proyecto por la comunidad

A partir de los datos generados obtenidos en las encuestas y las opiniones de las personas administradas en las comunidades vinculadas a los proyectos de infraestructura vial en las Rutas 247 y 249, ambas ubicadas en el cantón de Pococí, Limón, se identifica que el criterio de pertinencia fue aplicado de manera parcial durante el proceso de diseño de los proyectos.

En el caso de la Ruta 247, que abarca los distritos de La Rita y Colorado, se evidenció que inicialmente existió una comunicación informada sobre el proyecto hacia la población objetivo. No obstante, conforme avanzó la ejecución, se observó una disminución significativa en los canales de comunicación, así como en la transparencia y la rendición de cuentas por parte de las instituciones involucradas.

De forma similar, en la Ruta 249, correspondiente a los distritos de La Rita y Cariari, si bien se reconocieron las necesidades reales de la comunidad, los mecanismos de comunicación institucional resultaron insuficientes y poco efectivos, lo cual limitó la participación ciudadana en la toma de decisiones.

Estos hallazgos reflejan la necesidad urgente de fortalecer los canales de comunicación, la transparencia y los procesos de rendición de cuentas por parte de las entidades responsables, a fin de garantizar una gestión más participativa, informada y eficiente en futuras intervenciones viales en la región.

Siguiendo esta misma línea, a continuación, se presenta una síntesis del análisis realizado a los diferentes documentos, entre los cuales se destacan los siguientes documentos primarios:

De acuerdo con lo estipulado en el convenio, los requerimientos técnicos y la Licitación Abreviada 2019LA-000023-0006000001, titulada *Trabajos para la atención de las Rutas Nacionales Nos. 247, 249 y 814 (en lastre); Zona 5-1, Región Huetar Atlántica*, se concluye que los proyectos son pertinentes, ya que responden a necesidades reales de rehabilitación, mantenimiento y conservación de rutas nacionales de alto tránsito en la Región Huetar Atlántica.

Asimismo, se adaptan al contexto geográfico y funcional de las vías, considerando tanto riesgos institucionales como amenazas naturales que inciden en su ejecución, tales como

deslizamientos y el deterioro del sistema de alcantarillado. Además, estos proyectos están alineados con las políticas nacionales de transporte y desarrollo.

En lo que respecta a los documentos secundarios, los hallazgos de diversos informes elaborados por la Contraloría General de la República, así como las guías y manuales de MIDEPLAN, para que los proyectos sean considerados pertinentes, deben estar alineados con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Nacional de Transportes y con necesidades viales específicas.

El diseño de los proyectos debe basarse en una justificación técnica y socioeconómica clara, que contemple la demanda, las condiciones actuales de la vía, así como los riesgos naturales o sociales asociados. No obstante, algunos informes señalan debilidades en este aspecto, como la falta de un diagnóstico adecuado o la implementación de intervenciones que no están alineadas con las prioridades nacionales.

Las guías de MIDEPLAN subrayan la importancia de realizar un análisis territorial, identificar la población beneficiaria y evaluar la oferta actual de infraestructura vial, como base fundamental para validar la necesidad del proyecto.

En cuanto a los documentos terciarios, el *Manual de Evaluaciones en la Obra Pública* del Ministerio de Obras Públicas de Argentina (2023) establece que la pertinencia de un proyecto de infraestructura se confirma cuando su diseño responde de manera clara y contextualizada a una necesidad pública real y debidamente identificada. Esto implica que los objetivos del proyecto deben estar alineados con los problemas que motivan la intervención y que exista una comparación objetiva entre la situación actual y la meta de prestación deseada. Evaluar la pertinencia es clave para garantizar que los recursos públicos se orienten a resolver problemas concretos y prioritarios para la población.

2.5. Síntesis general del análisis de pertinencia de los convenios para las Rutas 247 y 249

El criterio de pertinencia en la intervención vial de las Rutas 247 y 249, en el cantón de Pococí, Limón, se consolida como un principio fundamental desde la perspectiva de la gestión pública. Este criterio busca asegurar que las inversiones públicas respondan efectivamente a necesidades reales de la ciudadanía, se alineen con los marcos estratégicos nacionales y favorezcan un uso eficiente de los recursos disponibles.

En el caso específico de los Convenios de Cooperación para estas intervenciones, se reconoce un alto consenso general respecto a la pertinencia de los proyectos, ya que los documentos revisados demuestran una clara alineación con los planes nacionales y los objetivos institucionales de las entidades involucradas, respondiendo a la necesidad de rehabilitación y mantenimiento de rutas de alto tránsito en la región.

Sin embargo, diversos niveles de análisis revelan observaciones relevantes que señalan áreas de mejora, especialmente en lo que respecta a la justificación técnica y la coherencia estratégica que sustentan la intervención.

- **Justificación técnica:** para fortalecer la justificación, se podría especificar un análisis más detallado de la priorización de tramos viales basado en estudios de tráfico, estado actual de la vía y el impacto directo en la productividad económica de la zona. Es decir, se podría ir más allá de la necesidad general y demostrar con datos concretos por qué estos tramos específicos son los más críticos para la inversión. Además, se podría incorporar un análisis de costo-beneficio exhaustivo que justifique las inversiones específicas en cada actividad (por ejemplo, el uso de gaviones o la colocación de tratamiento superficial simple).
- **Coherencia estratégica:** para mejorar la coherencia, se podría articular de manera más explícita cómo los proyectos se integran no solo con los planes del CONAVI, sino también con las agendas de desarrollo de otras instituciones y municipalidades en la región. Esto aseguraría que la intervención vial no opere de forma aislada, sino que complemente otras iniciativas de desarrollo territorial. También se podría especificar cómo la participación de la comunidad y los actores locales influye en la toma de decisiones, garantizando que el diseño y la ejecución del proyecto reflejen las necesidades y prioridades identificadas en el diagnóstico territorial.

2.5.1. Perspectiva de los actores institucionales

Desde la perspectiva de los actores institucionales, se recogen valoraciones clave que permiten comprender cómo las entidades responsables perciben la pertinencia de las intervenciones viales en las Rutas 247 y 249. Esta visión aporta insumos relevantes para el análisis integral del proyecto.

Los funcionarios de las entidades involucradas —Municipalidad de Pococí, JAPDEVA y CONAVI— coinciden en que las intervenciones en las rutas mencionadas son altamente

pertinentes, en tanto contribuyen a la mejora de la Red Vial Nacional, al fortalecimiento del desarrollo local y regional, así como a la optimización del uso de los recursos públicos. Asimismo, destacan la alineación del proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023–2026, así como su coherencia con políticas públicas en materia de transporte, seguridad vial y conservación ambiental.

El enfoque técnico y estratégico del proyecto, junto con el compromiso interinstitucional, refuerza la justificación de la intervención. Sin embargo, también se identifican retos administrativos que han incidido en su ejecución, especialmente en lo relacionado con los procesos de inscripción y gestión del financiamiento.

2.5.2. Percepción de la comunidad beneficiaria

Las encuestas realizadas en los distritos de La Rita, Colorado y Cariari evidencian que, desde la perspectiva de la comunidad beneficiaria, la aplicación del criterio de pertinencia ha sido parcial. Aunque las personas reconocen que los proyectos responden a necesidades viales legítimas y urgentes, también manifiestan preocupaciones relacionadas con la falta de comunicación efectiva, transparencia y espacios de participación ciudadana, particularmente durante las etapas posteriores al diseño inicial. La reducción de los canales informativos y la limitada rendición de cuentas han generado una percepción de exclusión dentro de las comunidades, lo que ha debilitado el vínculo entre las instituciones responsables y la ciudadanía, afectando así la legitimidad social del proyecto.

2.5.3. Análisis documental

La revisión documental, que abarca fuentes primarias, secundarias y terciarias, respalda la pertinencia de las intervenciones en las Rutas 247 y 249. Los documentos oficiales de licitación y convenios justifican la necesidad técnica de los proyectos con base en el deterioro de la infraestructura vial, los riesgos inherentes al entorno geográfico y la alta transitabilidad de las rutas. Por su parte, los documentos secundarios —como informes de la Contraloría General de la República y lineamientos de MIDEPLAN— enfatizan que la pertinencia debe fundamentarse en diagnósticos rigurosos, análisis territoriales detallados y una clara alineación con las prioridades nacionales.

Adicionalmente, la documentación terciaria, como el *Manual de Obra Pública* del DNIT-MOP de Argentina (2023), refuerza este enfoque al establecer que la pertinencia de un proyecto solo se valida cuando responde a una necesidad pública concreta, claramente identificada mediante una comparación objetiva entre la situación actual y la meta deseada.

CAPÍTULO III. EVALUACIÓN DEL DISEÑO Y PROCESO DE LOS CONVENIOS DE LAS RUTAS 247 Y 249: CONGRUENCIA CON LAS NECESIDADES CIUDADANAS Y LA NORMATIVA NACIONAL APLICABLE

Este capítulo se enfoca en evaluar el diseño y el proceso de los convenios relacionados con Rutas Nacionales 247 distrito Rita y Colorado y 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, analizando su congruencia con las necesidades ciudadanas y la normativa nacional aplicable. Además, permitirá revisar la evolución y adaptabilidad de los convenios frente a las necesidades cambiantes. A través de este análisis, se obtiene información detallada y profunda desde la perspectiva de altos responsables y expertos con experiencia directa en el tema.

Por lo tanto, se entiende la congruencia como la coherencia y armonía entre los distintos componentes de un proyecto o programa, así como su correspondencia con los objetivos generales de desarrollo. Esto implica que los diferentes elementos del proyecto deben estar alineados, de forma tal que contribuyan de manera consistente y complementaria al logro de los objetivos generales.

El criterio de congruencia se refiere a la alineación entre los objetivos del proyecto y las políticas, planes y competencias institucionales. En este sentido, los funcionarios del CONAVI destacan una clara coherencia con los principios normativos, técnicos e institucionales, aunque también se identifican retos en el entendimiento y aplicación correcta de las tipologías de intervención, especialmente en lo relativo a la diferenciación entre mantenimiento y construcción.

3.1. Percepción de altos mandos y expertos sobre la congruencia de los Convenios para las Rutas 247 y 249

A continuación, se detallan los actores entrevistados y sus aportes destacados en relación con el criterio de congruencia del proyecto:

El ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí y el coordinador de la Unidad de Gestión de Desarrollo JAPDEVA señalaron previamente que, aunque no se incluye en esta parte del análisis, el proyecto responde a un interés compartido entre instituciones y comunidades, lo que le otorga congruencia interinstitucional.

Por parte de los funcionarios del CONAVI, el actual director ejecutivo señala que los convenios permiten cumplir con políticas nacionales pese al presupuesto limitado. Además, destaca eficiencia y eficacia en el uso de recursos públicos, alineándose con los principios de sostenibilidad.

Por su parte, la analista de planificación estratégica explica que el proyecto fue inscrito bajo la tipología de conservación y no de construcción, debido a que dicha clasificación es la que permite su viabilidad institucional. Señala que, en un inicio, existía desconocimiento respecto a la diferencia entre ambas tipologías. También menciona que la planificación institucional llega como un mandato superior, no como una decisión técnica desde su departamento. Indica, asimismo, que no tienen una vinculación directa con la comunidad. En ese contexto, su rol ha sido de asesoría técnica, enfocándose en la adecuación de perfiles conforme a los lineamientos establecidos por MIDEPLAN.

Por consiguiente, el director regional experto del CONAVI reitera lo expuesto por la analista de planificación estratégica sobre la clasificación del proyecto dentro de conservación, para justificar su inclusión como competencia de CONAVI bajo los criterios de la Ley de Creación de la institución. Aporta que el proyecto busca beneficiar a las comunidades cercanas y generar empleo. Destaca que el marco legal de contratación pública también guía estas acciones.

El ingeniero de zona experto del CONAVI señala que la congruencia se da en términos técnicos, ya que se coordina con los actores involucrados para identificar necesidades, se cuantifican adecuadamente los materiales y se aportan datos técnicos que fundamentan el convenio. Así mismo, destaca que las actividades corresponden propiamente al ámbito del mantenimiento vial y que su experiencia en la coordinación institucional ha sido positiva.

En síntesis, de acuerdo con las entrevistas realizadas, se logra determinar que el proyecto es congruente con los principios legales e institucionales que rigen la labor del CONAVI, especialmente desde la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes. La coherencia se logra mediante la correcta clasificación del proyecto como mantenimiento y no construcción, lo que evita conflictos de competencias y asegura el cumplimiento normativo. No obstante, se evidencian desafíos iniciales de coordinación y de interpretación técnica que requirieron asesoría y reformulación de perfiles. La relación con las comunidades no es directa desde el CONAVI, pero sí se percibe una intención de responder a sus necesidades a través de una infraestructura adecuada.

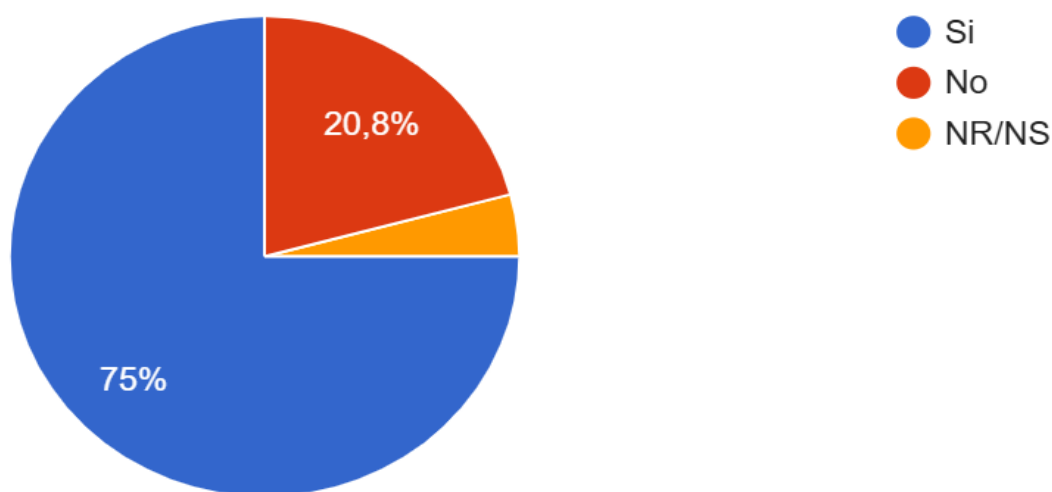
3.2. Percepción comunitaria sobre la congruencia del proyecto ruta nacional 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón

Se analizó la percepción comunitaria sobre la alineación del proyecto Ruta Nacional 247 con las necesidades locales en Pococí, Limón. Ante la pregunta: *¿Considera que la intervención propuesta se alinea de manera efectiva con los objetivos y necesidades específicas del problema central que busca resolver?*, el 75% de las personas encuestadas expresó que la intervención es coherente con las necesidades actuales de la comunidad. Este resultado refleja que la mayoría de los participantes considera que el proyecto responde de manera adecuada a los requerimientos reales del entorno.

Además, en los comentarios adicionales, los encuestados resaltan que perciben el proyecto como una mejora significativa para la calidad de vida, al fomentar el desarrollo del turismo, el comercio, así como las actividades agrícolas y ganaderas en la región.

Ante la pregunta: *¿Considera usted que han cambiado las prioridades de la población beneficiaria desde la definición de la intervención? En caso afirmativo, ¿se ha adaptado la intervención a dichos cambios?*, el 39,1% de los encuestados respondió que sí, mientras que un 54,3% consideró que no y un 6,6% se abstuvo de responder.

Gráfico 11. Percepción sobre la congruencia entre la intervención vial y las necesidades del territorio en la ruta 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón

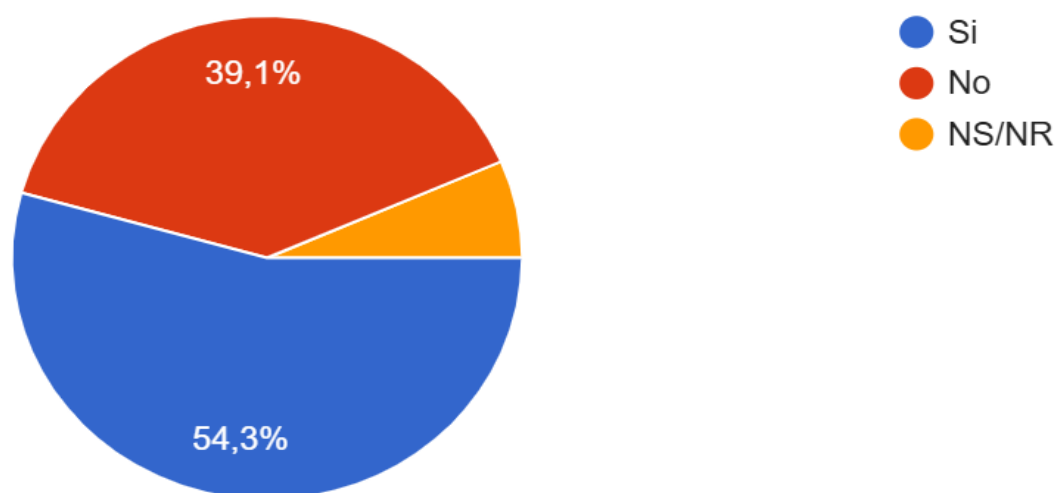


Fuente: elaboración propia (2025).

Aquellos que indicaron que no consideran que el proyecto aún no ha comenzado y coinciden en señalar que la urgencia de mejorar la vía aumenta a diario. Este grupo de participantes expresa su preocupación por la falta de avances en la intervención.

El gráfico 12 muestra que el 54,3% de los encuestados percibe que sí ha habido cambios en las prioridades del proyecto a lo largo del tiempo, lo que podría generar incertidumbre y afectar la coherencia de los resultados con las expectativas iniciales de la comunidad beneficiaria.

Gráfico 12. Percepción sobre la adaptación del proyecto a las prioridades cambiantes de la población de la ruta 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón (2025)



Fuente: elaboración propia (2025).

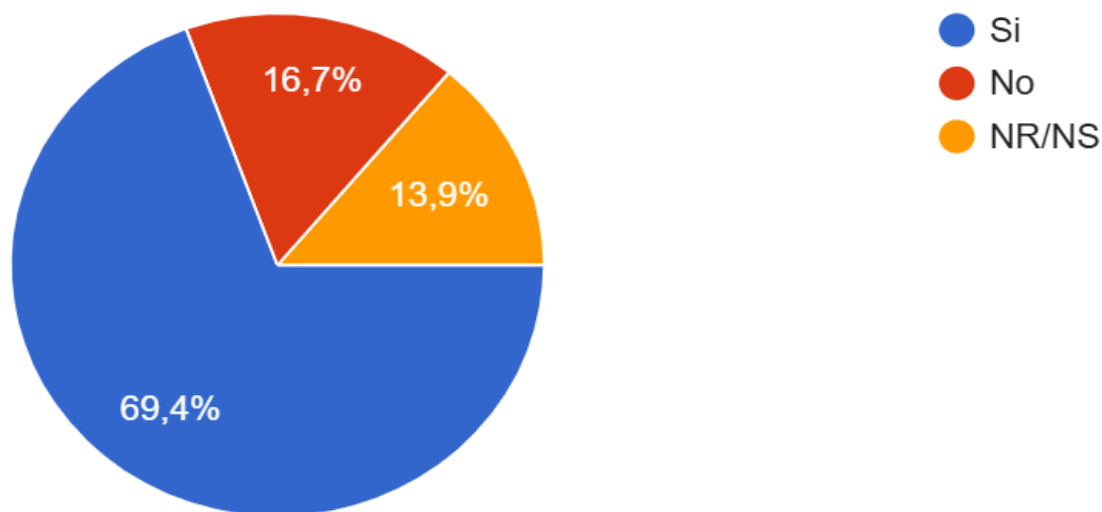
En cuanto al criterio de congruencia, para la ruta 247 distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón, se puede concluir que no existe una alineación efectiva entre lo que se comunicó inicialmente sobre el proyecto y lo que finalmente se ha realizado. Además, la retroalimentación proporcionada a la población objetivo no ha sido suficiente ni coherente con los avances del proyecto, lo que genera dudas y desajustes entre las expectativas de la comunidad y los resultados alcanzados hasta el momento.

3.3. Percepción comunitaria sobre la congruencia del proyecto 249

En relación con la congruencia entre la intervención y las necesidades de la población en la Ruta 249, en los distritos de La Rita y Cariari en Pococí, Limón, y ante la pregunta: *¿Considera que la intervención propuesta se alinea de manera efectiva con los objetivos y necesidades específicas del problema central que busca resolver?*, de acuerdo con el gráfico 13, el 69,4% de los encuestados respondió afirmativamente, indicando que sí perciben una alineación efectiva. Sin embargo, un 16,7% indicó que no considera dicha alineación, mientras que un 13,9% se abstuvo de responder.

Aunque la mayoría de los encuestados muestra una percepción positiva sobre la congruencia del proyecto, el 30,6% de respuestas negativas o no dadas refleja una disconformidad significativa por parte de la comunidad objetivo, lo que sugiere que una parte considerable de la población no percibe que la intervención aborde de manera adecuada sus necesidades y expectativas.

Gráfico 13. Percepción sobre la congruencia entre la intervención vial y las necesidades del territorio en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón (2025)

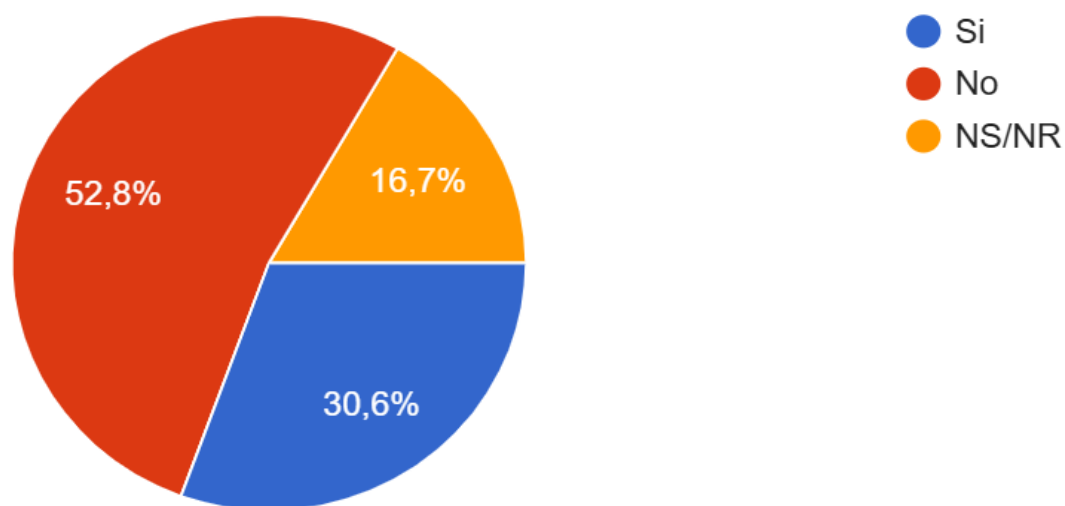


Fuente: elaboración propia (2025).

De acuerdo con el gráfico 14, ante la pregunta: *¿Considera usted que han cambiado las prioridades de la población beneficiaria desde la definición de la intervención? En caso afirmativo, ¿se ha adaptado la intervención a dichos cambios?*, el 30,6% de los encuestados respondió afirmativamente, indicando que sí perciben un cambio en las prioridades, mientras que el 52,8% consideró que no y el 16,7% se abstuvo de responder.

La mayoría de los encuestados, específicamente aquellos que indicaron que no han cambiado las prioridades, atribuyen esta percepción a que el proyecto aún no ha comenzado. Según sus comentarios, la falta de avances concretos en la intervención genera la sensación de que las necesidades de la población siguen siendo las mismas desde la definición del proyecto.

Gráfico 14. Percepción sobre la adaptación del proyecto a las prioridades cambiantes de la población en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón.



Fuente: elaboración propia (2025).

En cuanto al criterio de congruencia en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, Pococí, Limón, se puede concluir que no existe una alineación efectiva entre lo que se comunicó inicialmente sobre el proyecto y lo que finalmente se ha realizado. Esta desconexión se hace aún más evidente al observar que una parte significativa de la población considera que las prioridades no han cambiado, ya que el proyecto aún no ha iniciado, lo que genera incertidumbre sobre la efectividad de la intervención. Además, la retroalimentación proporcionada a la población objetivo ha sido insuficiente y no ha logrado mantener una

coherencia con los avances del proyecto, lo que contribuye a la disconformidad de la comunidad.

En resumen, en cuanto al criterio de congruencia, se concluye que no existe una alineación efectiva entre lo que se informó inicialmente sobre el proyecto y lo que finalmente se ha realizado, tanto en la Ruta 247 (distritos de Rita y Colorado) como en la Ruta 249 (distritos de Rita y Cariari) en Pococí, Limón. En ambos casos, la retroalimentación a la población objetivo ha sido insuficiente y no ha logrado mantenerse coherente con los avances del proyecto. Esto ha generado una desconexión significativa entre las expectativas de la comunidad y los resultados obtenidos, lo que ha provocado dudas e incluso disconformidad.

En la Ruta 249, esta desconexión se intensifica debido a que una parte importante de la población considera que las prioridades no han cambiado, ya que el proyecto aún no ha iniciado. Esta falta de progreso contribuye a una sensación de incertidumbre sobre la efectividad de la intervención. Tanto en la Ruta 247 como en la Ruta 249, las intervenciones no han logrado una coherencia efectiva entre lo planeado, lo comunicado y lo ejecutado, lo que refleja una falta de congruencia y afecta la percepción de la comunidad sobre el proyecto.

3.4 Análisis documental

De acuerdo con lo estipulado en los documentos primarios del convenio, Requerimiento Técnico y Licitación Abreviada 2019LA-000023-0006000001 *Trabajos para la atención de las Rutas Nacionales 247, 249 y 814 (en lastre); Zona 5-1, Región Huetar Atlántica*, existe congruencia en la planificación y ejecución de los proyectos, ya que los objetivos, acciones técnicas (como reconformación, colocación de tratamiento superficial y demarcación) y marcos legales y administrativos (SICOP y RLCA) están alineados con los planes nacionales y operativos de CONAVI. Las disposiciones y procedimientos están claramente establecidos, lo cual asegura coherencia entre lo planificado y lo ejecutado.

Según los hallazgos obtenidos en diferentes informes realizados por la Contraloría General de la República, guías y manuales de MIDEPLAN, para que los proyectos estén bien estructurados, se debe observar consistencia entre metas, actividades y resultados esperados, respaldados por instrumentos de planificación (POI, BPIP y SICOP).

Se valoran marcos claros de gobernanza, que incluyen la definición del ente ejecutor, unidades técnicas responsables y mecanismos financieros, como fideicomisos. Sin

embargo, varios informes de la Contraloría advierten sobre falta de planificación detallada, desconexión entre recursos asignados y necesidades reales, así como debilidades en la gestión estratégica. Ante este panorama, MIDEPLAN recomienda el uso de herramientas como el árbol de problemas y matriz de marco lógico para garantizar congruencia técnica y lógica de las intervenciones.

En el documento terciario, Manual de Evaluaciones en la Obra Pública-DNIT-MOP Argentina (2023), aunque el término “congruencia” no se mencione explícitamente en el manual, su esencia se refleja en la coherencia interna del proyecto. Esta se manifiesta en la alineación lógica entre objetivos, actividades, recursos y resultados. Evaluar la congruencia implica verificar si lo planificado es viable y si, al comparar la formulación inicial con la ejecución final, se mantuvo la lógica causal del proyecto. Por lo que un diseño congruente permite una ejecución ordenada y predecible.

3.5. Síntesis del criterio de congruencia en la intervención vial de las Rutas 247 y 249, cantón de Pococí, Limón

El criterio de congruencia en el marco de la administración pública se refiere a la coherencia interna del proyecto, es decir, la alineación efectiva entre sus objetivos, actividades, recursos, resultados esperados y el marco normativo e institucional que lo sustenta. En el caso de las intervenciones en las Rutas 247 y 249, el análisis evidencia una congruencia formal desde la institucionalidad, pero con desafíos sustanciales en el componente comunitario y de ejecución.

3.5.1 Perspectiva de los actores institucionales

Desde el enfoque técnico e institucional, los representantes de CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí consideran que el proyecto presenta un alto grado de congruencia. Esto se fundamenta en lo siguiente:

1. La alineación con políticas y marcos legales nacionales, como el Plan Nacional de Transporte, el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública y la Ley de creación del CONAVI.
2. La clasificación del proyecto bajo la tipología de conservación y no de construcción, lo que aseguró su viabilidad institucional y jurídica.

3. La coordinación técnica entre instituciones para la formulación de perfiles y planificación de actividades conforme a los lineamientos del MIDEPLAN y otros entes reguladores.

No obstante, se reconoce que existieron desafíos iniciales en la interpretación de tipologías de intervención, lo cual requirió ajustes técnicos y asesoramiento especializado. También se señala una desconexión con las comunidades, ya que la gestión no incluyó mecanismos efectivos de comunicación ni participación directa desde la etapa de planificación.

3.5.2. Percepción de la comunidad beneficiaria

A diferencia del enfoque institucional, la comunidad demuestra una falta de congruencia percibida entre lo que fue comunicado, lo que se esperaba y lo que efectivamente se ha realizado. Las comunidades de los distritos de La Rita, Colorado y Cariari manifestaron que:

1. La información inicial sobre el proyecto no corresponde con los avances reales, lo que genera frustración y desconfianza.
2. En la Ruta 249, la percepción de incongruencia se acentúa, pues el proyecto no ha iniciado, lo que refuerza una desconexión entre expectativas y ejecución.
3. La retroalimentación institucional ha sido limitada y no ha existido una comunicación sostenida que mantenga alineados los avances técnicos con la percepción ciudadana.

Este desfase entre lo institucional y lo comunitario afecta la legitimidad de la intervención y limita el impacto positivo que podría derivarse de una congruencia plena.

3.5.3. Revisión documental (primaria, secundaria y terciaria)

Los documentos oficiales de licitación, convenios y requisitos técnicos muestran una congruencia clara entre los objetivos planteados, las acciones definidas (reconformación, demarcación, tratamiento superficial) y los procedimientos legales (SICOP y RLCA). Además, se respetan los lineamientos técnicos y administrativos requeridos.

Desde el análisis de documentos secundarios, informes de la Contraloría y guías de MIDEPLAN, establecen que la congruencia se garantiza cuando hay consistencia entre metas, actividades y resultados, respaldada por una buena planificación estratégica. Sin embargo, se advierte que algunos proyectos similares han presentado desconexión entre

recursos asignados y necesidades reales, así como débil gestión de riesgos. La documentación terciaria, como el Manual de evaluación de obra pública DNIT-MOP de Argentina (2023), enfatiza que un proyecto congruente mantiene una lógica causal clara desde el diseño hasta la ejecución. La congruencia implica que los cambios en el entorno no desarticulen la lógica interna del proyecto.

CAPÍTULO IV. EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO: ANÁLISIS DE SU EFICACIA PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS

Este capítulo se enfoca en examinar la implementación de los convenios relacionados con Rutas Nacionales 247 Distrito Rita y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, evaluando su eficacia a través del análisis de su capacidad para alcanzar los objetivos establecidos. Además, permite corroborar los resultados alcanzados con las metas propuestas, evaluando la efectividad de las estrategias implementadas. A través de este análisis, se obtiene información detallada y profunda, basada en la perspectiva de altos responsables y expertos con experiencia directa en el tema, lo que permite evaluar la alineación de las actividades realizadas con los objetivos planteados y la efectividad de las acciones ejecutadas para cumplir con los compromisos establecidos.

Para este trabajo, se entiende como eficacia al grado en que un proyecto o programa logra sus objetivos previstos y genera los resultados esperados. La eficacia se relaciona con la capacidad de un proyecto para generar impactos positivos y tangibles en la población objetivo o en el problema que se pretende abordar.

La evaluación de la implementación del convenio de mantenimiento y rehabilitación de las rutas nacionales revela tanto logros significativos como áreas críticas que requieren atención para garantizar la efectividad del proyecto. En general, el proyecto ha avanzado en términos de planificación, pero su ejecución ha encontrado obstáculos que han limitado el alcance de los objetivos establecidos en el convenio.

Uno de los aspectos positivos es la estructura de planificación detallada que guió la fase inicial de implementación. La intervención de instituciones como JAPDEVA, que proporcionó el financiamiento y fortaleció la coordinación entre los actores claves, ha sido crucial a fin de establecer una base sólida para la ejecución. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos iniciales, la implementación ha enfrentado deficiencias que han afectado gravemente el avance y la efectividad del proyecto.

La falta de una comunicación técnica efectiva con los actores locales, especialmente con la Municipalidad de Pococí, ha sido un obstáculo significativo. Además, la ausencia de una comprensión común sobre las tipologías de intervención, ya sea conservación o construcción, resultó en malentendidos que afectaron negativamente la formulación y

ejecución de los trabajos. Este desafío subraya la necesidad urgente de reforzar la capacitación y mejorar la comunicación desde el inicio del proyecto, garantizando que todos los actores comprendan claramente sus roles y responsabilidades. Por su parte, la falta de alineación técnica ha tenido un impacto directo en los resultados esperados, dificultando la correcta ejecución de las obras y generando tensiones con las comunidades locales.

Las encuestas realizadas en distritos como Rita, Colorado y Cariari reflejan la percepción de los habitantes sobre la ineficacia del proyecto, evidenciada por el incumplimiento de plazos y la limitada consecución de metas. La descoordinación entre los actores responsables, como la Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA, ha dado lugar a desinformación y desconfianza, lo que ha afectado negativamente la credibilidad institucional del proyecto. Este aspecto es particularmente relevante, ya que la falta de transparencia y comunicación clara ha deteriorado la relación entre las autoridades y las comunidades, afectando la eficacia del proyecto en términos de aceptación social y cumplimiento de los objetivos.

A pesar de un uso relativamente adecuado de los recursos, la falta de un sistema robusto de monitoreo y evaluación ha permitido que algunos aspectos del proyecto se desvíen sin una corrección efectiva. Así mismo, la ausencia de indicadores claros de desempeño, junto con la supervisión deficiente en varias áreas, ha derivado en retrasos no justificados y en sobrecostos que no han sido debidamente explicados. Estos factores han afectado la eficiencia del proyecto y, por ende, la consecución de los objetivos establecidos.

Para abordar estas deficiencias y mejorar la eficacia del proyecto, es necesario establecer un sistema de monitoreo y evaluación más riguroso, que permita identificar desviaciones a tiempo y tomar acciones correctivas rápidamente. Asimismo, fortalecer la capacitación técnica, asegurar una mayor transparencia en la comunicación y fomentar la coordinación efectiva entre todos los actores involucrados son pasos claves para mejorar la implementación de futuros convenios.

Si bien el proyecto ha logrado algunos avances en términos de planificación y utilización de recursos, su implementación ha revelado una serie de deficiencias que han limitado la eficacia para alcanzar los objetivos establecidos. La mejora de la comunicación técnica, la capacitación, la supervisión constante y la transparencia en la gestión son aspectos fundamentales que deben ser reforzados para asegurar el éxito de proyectos de infraestructura pública en el futuro. Solo mediante la superación de estos desafíos será

posible garantizar la efectividad de las intervenciones en el marco de los convenios de infraestructura vial.

El director regional del CONAVI resaltó que las estrategias y actividades planeadas para los proyectos de mejora de las Rutas 247 y 249 han sido fundamentales para avanzar hacia los resultados previstos. En primer lugar, el enfoque en el mantenimiento y mejora de estas rutas ha permitido abordar de manera directa los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026, especialmente en lo que respecta a la mejora de la infraestructura vial, la reducción de accidentes de tránsito y la optimización de la conectividad en la región. Las actividades específicas, como la reconfiguración de las rutas, la limpieza de alcantarillado y la estabilización de sitios con gaviones, han demostrado ser efectivas para mejorar la calidad del pavimento y la seguridad vial.

La colaboración interinstitucional entre CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí ha sido clave en la optimización de recursos y capacidades, asegurando que las acciones se alineen con los planes nacionales y las políticas públicas del país. Esta cooperación ha permitido que los proyectos avancen sin grandes obstáculos, lo que indica que las estrategias de planificación y coordinación han sido adecuadas. Además, el impacto de estos proyectos se refleja en los beneficios directos para las comunidades, como la mejora del acceso a servicios y el impulso al desarrollo económico local, lo que está en línea con los objetivos de desarrollo social del país. Aunque no se ha establecido una política específica sobre inclusión y equidad, el diseño del proyecto favorece a todas las comunidades aledañas de manera equitativa, contribuyendo al bienestar general.

En cuanto a la sostenibilidad a largo plazo, la implementación de regulaciones ambientales y buenas prácticas asegura que los impactos negativos sean minimizados, lo que garantiza la continuidad de los resultados en el tiempo. En resumen, las estrategias y actividades planificadas han sido efectivas para avanzar hacia los resultados esperados, tanto en términos de mejora de infraestructura como en el impacto social y económico, además, se están alineando con los objetivos y políticas nacionales de desarrollo.

Sin embargo, también se han presentado algunos resultados no planeados, tanto positivos como negativos. En el lado positivo, la colaboración interinstitucional ha sido más fluida y eficaz de lo anticipado, lo que optimiza la coordinación de las actividades y los recursos. Además, la mejora de la seguridad vial ha superado las expectativas, con una reducción de accidentes superior a la proyectada, debido a las acciones de mantenimiento y a la mejora

en la tracción vehicular. Asimismo, el proyecto incrementó la conectividad regional más allá de lo esperado, impulsando el crecimiento económico y las actividades comerciales y turísticas en la región.

Por otro lado, también han surgido algunos resultados negativos no previstos. A pesar de las medidas ambientales implementadas, podrían haberse generado impactos inesperados, como afectaciones temporales a ecosistemas cercanos durante las fases de construcción o el manejo inadecuado de residuos. Además, las obras de mantenimiento y mejora de las carreteras han ocasionado alteraciones en el flujo de tránsito, lo que ha causado más demoras y desvíos de tráfico de lo anticipado, afectando la movilidad y la actividad económica local a corto plazo. En cuanto al cumplimiento de los plazos, aunque no se han reportado grandes obstáculos, podrían haber surgido retrasos imprevistos debido a factores externos, como condiciones climáticas adversas o problemas logísticos. Aunque el proyecto está diseñado para beneficiar a todas las comunidades, algunas zonas podrían haber recibido más atención que otras, lo que podría haber generado percepciones de inequidad en la distribución de los beneficios.

Por su parte, el ingeniero de la zona 5-1 de Guápiles destacó que las estrategias y actividades planeadas para los proyectos de las Rutas 247 y 249 han sido fundamentales para avanzar hacia el logro de los resultados esperados. Su papel en la coordinación de los aspectos técnicos y en la atención de las necesidades de conservación vial ha sido clave, asegurando la correcta cuantificación de los recursos necesarios para cumplir con las demandas de las rutas. Las actividades diarias, como la reconfiguración de cunetas, la colocación de base y subbase, la instalación de alcantarillas y la aplicación de sello asfáltico, son esenciales para mejorar la calidad de la infraestructura vial, lo que incrementa la seguridad y el confort de los usuarios.

A pesar de la variabilidad de las actividades según el avance de las fases, la estrategia ha sido eficaz en garantizar que cada etapa del proyecto se ejecute conforme a los estándares técnicos requeridos. La constante verificación de la calidad de las obras en campo y la gestión de los contratos activos de conservación vial han sido determinantes para asegurar que el trabajo realizado cumpla con los requisitos establecidos, contribuyendo directamente a los resultados esperados. La comunicación fluida y la coordinación constante entre el ingeniero, los miembros del equipo y los superiores también han sido factores cruciales para resolver oportunamente cualquier desafío que surgiera.

En cuanto a los resultados no planeados, algunos han sido positivos. Por ejemplo, la mejora en la salud pública gracias al control del polvo mediante la aplicación de sello asfáltico ha tenido un impacto directo en la calidad del aire, beneficiando a la población local, especialmente en las zonas rurales. Además, la calidad de la intervención ha generado confianza en la comunidad y en las instituciones, lo que ha abierto la posibilidad de reclasificar la ruta de lastre a asfalto en el futuro, facilitando su mantenimiento y beneficiando a más personas. Igualmente, la mejora en la conectividad entre comunidades ha facilitado el acceso a servicios básicos, mercados y oportunidades laborales, lo que ha tenido un impacto positivo en el desarrollo económico y social de las áreas rurales.

No obstante, también han surgido algunos resultados negativos no planeados. Uno de los principales desafíos ha sido la complejidad de coordinar las diversas partes involucradas, como CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí, lo que ha generado demoras o ajustes imprevistos en la planificación. Además, algunas zonas más remotas han experimentado un acceso desigual a los beneficios del proyecto debido a las dificultades geográficas de esas áreas, limitando el impacto total de las mejoras.

El ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí coincide en que los convenios de las rutas 247 y 249 en Pococí, Limón, responden a las prioridades de desarrollo local y nacional. Estas iniciativas buscan atender necesidades ciudadanas específicas, optimizando la infraestructura vial en alineación con la normativa nacional y objetivos estratégicos. Buscando la eficacia en el diseño mediante un diseño técnico adaptado de acuerdo con la naturaleza del proyecto, al ser proyectos de conservación vial y no de obra nueva, se omitieron estudios detallados de pavimento, tales como estudios de suelo y capacidad hídrica, pero se definieron especificaciones técnicas clave (ej., espesores de asfalto) en mesas de trabajo con ingenieros locales. Además, se lleva a cabo una racionalización de proceso donde se genera la omisión del proceso ante MIDEPLAN, lo cual permitió agilizar la ejecución al reducir la burocracia, manteniendo el cumplimiento con las normas de conservación vial de CONAVI.

El ingeniero coordinador de Unidad de Gestión de Desarrollo en JAPDEVA ha indicado que el proyecto de intervención de las rutas analizadas ha sido clave para el desarrollo de la Región Atlántica, alineándose estrechamente con la estrategia nacional de infraestructura. Las actividades planificadas, como la mejora de la infraestructura vial, han contribuido significativamente a avanzar hacia los resultados esperados, especialmente en términos de

aumentar la conectividad de la región y mejorar la competitividad. Así mismo, la intervención ha permitido una mayor integración de las zonas productivas, como las de banano, piña y ganadería, lo que ha tenido un impacto directo en la economía local y en la mejora de las condiciones de vida de los habitantes. Además, se espera un impulso a la inversión privada y la creación de empleos, lo que contribuirá a reducir la informalidad laboral y a ofrecer mejores oportunidades económicas para los residentes.

Sin embargo, a pesar de los avances, el proyecto ha enfrentado obstáculos debido a limitaciones institucionales y barreras burocráticas que han retrasado su ejecución. La tramitología y la falta de planificación efectiva entre las instituciones involucradas han causado demoras significativas, afectando la percepción de la comunidad, que esperaba resultados tangibles más rápidamente. La demora de hasta tres años en los trámites y la reducción del espesor de la ruta de 6 cm a 5 cm debido a problemas de aprobación son ejemplos de resultados no planeados, negativos en términos de calidad de ejecución y en cuanto a las expectativas de los beneficiarios.

A nivel positivo, el proyecto ha fomentado una valiosa cooperación interinstitucional entre actores como CONAVI, JAPDEVA, el MOPT y la Municipalidad de Pococí, lo que ha permitido avanzar a pesar de los obstáculos. Esta colaboración ha fortalecido la capacidad de gestión de los proyectos de infraestructura y ha mejorado la transparencia y eficiencia en el uso de los recursos públicos. Un resultado inesperado es la oportunidad de mejorar los procesos de inscripción y ejecución de proyectos en el marco de MIDEPLAN, lo que podría beneficiar a futuros proyectos de infraestructura.

En cuanto a los resultados no planeados positivos, el fortalecimiento de las relaciones interinstitucionales y la creación de un plan quinquenal para planificar proyectos futuros ha permitido identificar estrategias de sostenibilidad a largo plazo, garantizando que los avances logrados no solo sean temporales. No obstante, las demoras en la licitación y la ejecución del proyecto siguen siendo un desafío para lograr los resultados finales en el tiempo esperado.

El director ejecutivo de CONAVI destacó que la implementación del convenio en las Rutas 247 y 249 permitió garantizar la funcionalidad de la infraestructura vial mediante la utilización de indicadores técnicos clave, como el Índice de Regularidad Internacional (IRI), el Índice de Condición del Pavimento (PCI) y la Reflectometría. Estos indicadores, complementados con rigurosos procesos de inspección y verificación de la calidad de los

trabajos realizados, aseguran el cumplimiento de los estándares establecidos y la consecución de las metas funcionales.

Los aprendizajes derivados de este proyecto subrayan la relevancia de la colaboración interinstitucional como un factor determinante para mejorar la infraestructura vial del país. Este esfuerzo conjunto ha demostrado ser un modelo eficaz para afrontar los desafíos que presenta la red vial nacional, contribuyendo al fortalecimiento de las capacidades técnicas y administrativas de las instituciones involucradas.

En cuanto a los desafíos estratégicos enfrentados durante la ejecución del convenio, el principal obstáculo fue la formalización legal requerida para llevar adelante el proyecto. Este proceso implicó superar barreras administrativas y normativas, lo que demandó una coordinación exhaustiva y un enfoque claro en la resolución de aspectos legales.

De cara a futuros proyectos, es fundamental establecer protocolos específicos y una hoja de ruta clara en el ámbito legal, que facilite la ejecución y otorgue mayor agilidad a los procesos. Estas recomendaciones no solo optimizan la implementación de los proyectos, sino que también fortalecen la planificación estratégica, asegurando el cumplimiento de los objetivos propuestos y maximizando el impacto positivo de las intervenciones en la infraestructura vial.

La Dirección de Planificación Institucional de CONAVI agrega que la evaluación de la implementación del convenio se basa en un seguimiento continuo que permite analizar la eficacia del proceso para alcanzar los objetivos establecidos en el marco del acuerdo. En primer lugar, se destaca el uso de herramientas de monitoreo, como un archivo Excel que permite realizar un seguimiento detallado de la trazabilidad del proyecto. Este documento incluye un plan de trabajo que asigna tareas a los analistas, establece fechas clave y documenta las interacciones con las instituciones responsables, como la revisión de documentos enviados a planificación sectorial y las observaciones recibidas. Este tipo de seguimiento asegura que las observaciones se atiendan oportunamente, registrando cada interacción y respuesta, lo que facilita la transparencia y la rendición de cuentas.

El proceso también está acompañado por una constante actualización de los proyectos en el banco de proyectos, que incluye las asignaciones de presupuesto y la documentación correspondiente de cada actor involucrado. Es importante señalar que la tipología de los proyectos, como el mantenimiento de pavimento en rutas nacionales, ha requerido un

esfuerzo de validación con los actores institucionales, especialmente en lo relacionado con la aceptación de la tipología por parte de MIDEPLAN. A pesar de los desafíos iniciales, el apoyo de los jerarcas ha sido crucial para la aprobación de los proyectos y la alineación de las expectativas.

En cuanto a la eficacia del convenio, la relación con los tomadores de decisiones ha sido clave para superar obstáculos y asegurar el cumplimiento de las metas. Los proyectos, una vez inscritos en el banco de proyectos, deben ser actualizados según las modificaciones en el precio y el presupuesto asignado. Este proceso de actualización, junto con las acciones de ejecución que se reflejan en las mejoras realizadas en la infraestructura vial, permiten evaluar la efectividad del convenio en relación con sus objetivos iniciales.

El seguimiento y la implementación de las acciones detalladas en los convenios están alineados con la normativa institucional, garantizando que cada actor cumpla con su responsabilidad y que el financiamiento se ajuste correctamente a las necesidades del proyecto. Este enfoque permite asegurar la eficacia en la ejecución y en el logro de los objetivos propuestos, facilitando el análisis de la eficacia del convenio en su conjunto.

En resumen, a pesar de los retrasos y dificultades encontradas, las estrategias y actividades planteadas han sido fundamentales para avanzar hacia la mejora de la infraestructura vial en Limón. Si bien algunos resultados no fueron los esperados, la experiencia ha dejado valiosas lecciones sobre la importancia de una planificación más eficiente, una mayor coordinación entre las instituciones y una mejor gestión de los recursos públicos.

4.1. Director regional de CONAVI: estrategias y actividades planeadas

El señor Sánchez Mora resaltó que las estrategias y actividades planeadas para los proyectos de mejora de las Rutas 247 y 249 han sido fundamentales para avanzar hacia los resultados previstos. En primer lugar, el enfoque en el mantenimiento y mejora de estas rutas ha permitido abordar de manera directa los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026, especialmente en lo que respecta a la mejora de la infraestructura vial, la reducción de accidentes de tránsito y la optimización de la conectividad en la región. Las actividades específicas, como la reconfiguración de las rutas, la limpieza de alcantarillado y la estabilización de sitios con gaviones, demostraron ser efectivas para mejorar la calidad del pavimento y la seguridad vial.

La colaboración interinstitucional entre CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí ha sido clave en la optimización de recursos y capacidades, asegurando que las acciones se alineen con los planes nacionales y las políticas públicas del país. Esta cooperación ha permitido que los proyectos avancen sin grandes obstáculos, lo que indica que las estrategias de planificación y coordinación son adecuadas. Además, el impacto de estos proyectos se refleja en los beneficios directos para las comunidades, como la mejora del acceso a servicios y el impulso al desarrollo económico local, lo que está en línea con los objetivos de desarrollo social del país. Aunque no se ha establecido una política específica sobre inclusión y equidad, el diseño de los proyectos favorece a todas las comunidades aledañas de manera equitativa, contribuyendo al bienestar general.

En cuanto a la sostenibilidad a largo plazo, la implementación de regulaciones ambientales y buenas prácticas asegura que los impactos negativos sean minimizados, lo que garantiza la continuidad de los resultados en el tiempo. En resumen, las estrategias y actividades planificadas han sido efectivas para avanzar hacia los resultados esperados, tanto en términos de mejora de infraestructura como en el impacto social y económico, además, se están alineando con los objetivos y políticas nacionales de desarrollo.

4.2. Resultados no planeados

En este caso, se presentaron algunos resultados no planeados, tanto positivos como negativos. En el lado positivo, la colaboración interinstitucional ha sido más fluida y eficaz de lo anticipado, lo que optimiza la coordinación de las actividades y los recursos. Además, la mejora de la seguridad vial ha superado las expectativas, con una reducción de accidentes superior a la proyectada, debido a las acciones de mantenimiento y a la mejora en la tracción vehicular. Asimismo, el proyecto ha incrementado la conectividad regional más allá de lo esperado, impulsando el crecimiento económico y las actividades comerciales y turísticas en la región.

Por otro lado, también han surgido algunos resultados negativos no previstos. A pesar de las medidas ambientales implementadas, podrían haberse generado impactos inesperados, como afectaciones temporales a ecosistemas cercanos durante las fases de construcción o el manejo inadecuado de residuos. Además, las obras de mantenimiento y mejora de las carreteras han ocasionado alteraciones en el flujo de tránsito, lo que ha causado más demoras y desvíos de tráfico de lo anticipado, afectando la movilidad y la actividad económica local a corto plazo. En cuanto al cumplimiento de los plazos, aunque no se han

reportado grandes obstáculos, podrían haber surgido retrasos imprevistos debido a factores externos, como condiciones climáticas adversas o problemas logísticos. Finalmente, aunque el proyecto está diseñado para beneficiar a todas las comunidades, algunas zonas podrían haber recibido más atención que otras, lo que podría haber generado percepciones de inequidad en la distribución de los beneficios.

4.3. Ingeniero de la zona 5-1 de Guápiles: Coordinación Técnica y Conservación Vial

El ingeniero de CONAVI destacó que las estrategias y actividades planeadas para los proyectos de las Rutas 247 y 249 han sido fundamentales para avanzar hacia el logro de los resultados esperados. Su papel en la coordinación de los aspectos técnicos y en la atención de las necesidades de conservación vial es clave, asegurando la correcta cuantificación de los recursos necesarios para cumplir con las demandas de las rutas. Las actividades diarias, como la reconfiguración de cunetas, la colocación de base y subbase, la instalación de alcantarillas y la aplicación de sello asfáltico, son esenciales para mejorar la calidad de la infraestructura vial, lo que incrementa la seguridad y el confort de los usuarios.

A pesar de la variabilidad de las actividades según el avance de las fases, la estrategia ha sido eficaz en garantizar que cada etapa del proyecto se ejecute conforme a los estándares técnicos requeridos. Además, la constante verificación de la calidad de las obras en campo y la gestión de los contratos activos de conservación vial han sido determinantes para asegurar que el trabajo realizado cumpla con los requisitos establecidos, contribuyendo directamente a los resultados esperados. La comunicación fluida y la coordinación constante entre el ingeniero, los miembros del equipo y los superiores también han sido factores cruciales para resolver oportunamente cualquier desafío que surgiera.

4.4. Resultados no planeados positivos

En cuanto a los resultados no planeados, algunos son positivos. Por ejemplo, la mejora en la salud pública gracias al control del polvo mediante la aplicación de sello asfáltico ha tenido un impacto directo en la calidad del aire, beneficiando a la población local, especialmente en las zonas rurales. Además, la calidad de la intervención ha generado confianza en la comunidad y en las instituciones, lo que ha abierto la posibilidad de reclasificar la ruta de lastre a asfalto en el futuro, facilitando su mantenimiento y

beneficiando a más personas. Igualmente, la mejora en la conectividad entre comunidades ha facilitado el acceso a servicios básicos, mercados y oportunidades laborales, lo que ha tenido un impacto positivo en el desarrollo económico y social de las áreas rurales.

4.5. Resultados no planeados negativos

Uno de los principales desafíos es la complejidad de coordinar las diversas partes involucradas, como CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí, lo que ha generado demoras o ajustes imprevistos en la planificación. Además, algunas zonas más remotas han experimentado un acceso desigual a los beneficios del proyecto debido a las dificultades geográficas de esas áreas, limitando el impacto total de las mejoras.

4.6. Ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí: Diseño y Eficacia en la Ejecución

El ingeniero, funcionario de la Municipalidad de Pococí, coincide en que los convenios de las rutas 247 y 249 en Pococí, Limón, responden a las prioridades de desarrollo local y nacional. Estas iniciativas buscan atender necesidades ciudadanas específicas, optimizando la infraestructura vial en alineación con la normativa nacional y objetivos estratégicos. Buscando la eficiencia a través de un diseño técnico adaptado de acuerdo con la naturaleza del proyecto: al ser proyectos de conservación vial y no de obra nueva, se omitieron estudios detallados de pavimento, como estudios de suelo y capacidad hídrica, pero se definieron especificaciones técnicas claves (ej. espesores de asfalto) en mesas de trabajo con ingenieros locales. Además, se dio una racionalización de proceso donde se genera la omisión del proceso ante MIDEPLAN, lo que permitió agilizar la ejecución al reducir la burocracia, manteniendo el cumplimiento con las normas de conservación vial de CONAVI.

4.7. Coordinador Unidad Gestión de Desarrollo de JAPDEVA: Impacto Regional y Desafíos Burocráticos

La intervención vial ha fortalecido la conectividad y competitividad de la región Atlántica, beneficiando sectores clave como el banano, piña y ganadería, e impulsando la economía local. Se prevé un aumento en inversión y empleo formal. No obstante, persisten desafíos burocráticos relacionados con la tramitología, coordinación interinstitucional y gestión de permisos.

Obstáculos y resultados no planeados. El proyecto enfrentó demoras significativas por limitaciones institucionales, tramitología excesiva y falta de coordinación interinstitucional. Se registraron retrasos de hasta tres años y ajustes técnicos no previstos, como la reducción del espesor del pavimento de 6 cm a 5 cm, afectando la calidad de ejecución y las expectativas comunitarias.

4.8. Director ejecutivo del CONAVI: Monitoreo y Evaluación del Convenio

El director ejecutivo destacó que la implementación del convenio en las rutas 247 y 249 ha incorporado indicadores técnicos como el IRI, PCI y la reflectometría para evaluar la funcionalidad vial. Estos se complementan con inspecciones y controles de calidad que aseguran el cumplimiento de estándares y metas operativas.

4.9. Departamento de Planificación Estratégica de CONAVI: Seguimiento y Transparencia

El Departamento de Planificación Estratégica agrega que la evaluación de la implementación del convenio se basa en un seguimiento continuo que permite analizar la eficacia del proceso para alcanzar los objetivos establecidos en el marco del acuerdo. En primer lugar, se destaca el uso de herramientas de monitoreo, como un archivo Excel que permite realizar un seguimiento detallado de la trazabilidad del proyecto.

Este documento incluye un plan de trabajo que asigna tareas a los analistas, establece fechas clave y documenta las interacciones con las instituciones responsables, como la revisión de documentos enviados a planificación sectorial y las observaciones recibidas. Además, este tipo de seguimiento asegura que las observaciones se atiendan oportunamente, registrando cada interacción y respuesta, lo que facilita la transparencia y la rendición de cuentas.

4.10. Percepción comunitaria sobre la eficacia del proyecto 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón

El siguiente gráfico presenta la percepción de los encuestados sobre el porcentaje de avance alcanzado por el proyecto en comparación con lo propuesto inicialmente. Esta información permite evaluar el grado de cumplimiento desde la perspectiva de la población beneficiaria, considerando que su percepción es un elemento clave en la valoración del

impacto y la efectividad de las intervenciones públicas. Como se observa, la mayoría considera que el progreso ha sido significativamente menor al esperado.

Según los resultados obtenidos ante la pregunta: "*Según su criterio, ¿qué porcentaje de las metas del proyecto se ha logrado en comparación con lo propuesto inicialmente?*", se evidencia una percepción mayoritariamente crítica por parte de los encuestados respecto al avance del proyecto.

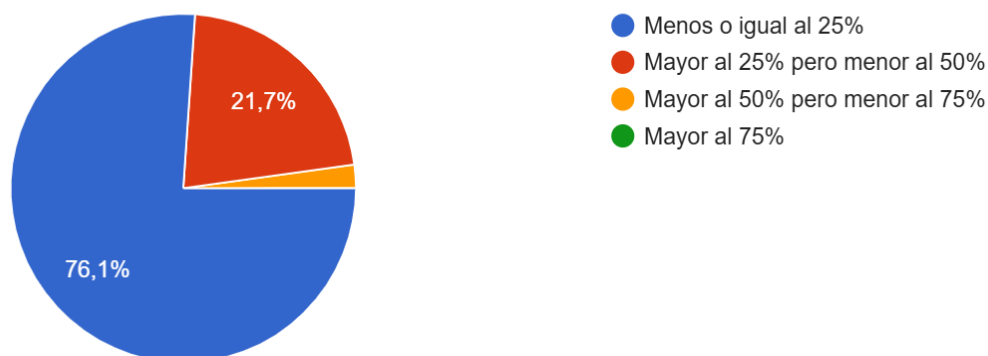
De acuerdo con el gráfico 15, el 76,1% de los participantes considera que se ha alcanzado un 25% o menos de las metas originalmente planteadas, lo que refleja una percepción generalizada de progreso limitado o incluso nulo. Muchos de quienes ubicaron el cumplimiento en este rango señalaron que, a su juicio, el proyecto no ha iniciado formalmente o que las obras ejecutadas presentan deficiencias, evidenciadas en el deterioro prematuro de la vía.

Por otro lado, un 21,7% estima que el avance se sitúa entre el 25% y el 50%, lo cual, aunque representa una valoración ligeramente más positiva, continúa evidenciando un bajo nivel de satisfacción respecto al desarrollo del proyecto.

En contraste, solo un 2,2% de los encuestados percibe que se ha logrado entre el 50% y el 75% de los objetivos planteados, lo que sugiere que únicamente una pequeña fracción de la población beneficiaria considera que el proyecto ha tenido un avance moderado.

Por otro lado, ningún encuestado manifestó que el proyecto haya alcanzado más del 75% de sus metas, lo que sugiere que, en términos generales, existe un consenso sobre el rezago en su ejecución y la necesidad de tomar medidas correctivas para mejorar su desempeño.

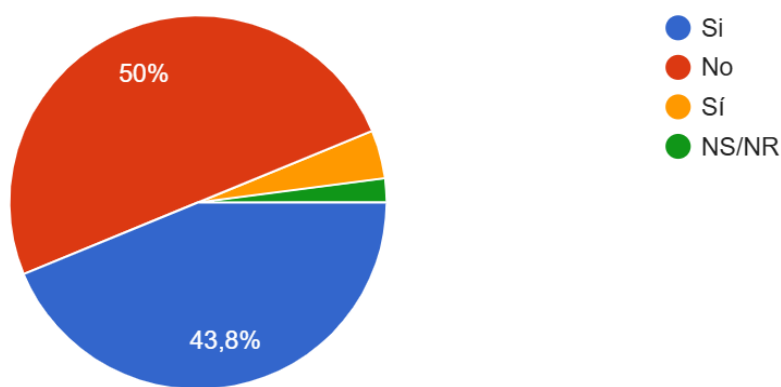
Gráfico 15. Logro de metas del proyecto en comparación con lo propuesto inicialmente (2025)



Fuente: elaboración propia (2025).

Según el gráfico 16, ante la pregunta: *¿Ha tenido dificultades para acceder a la información sobre la intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?*, un 50% de las personas encuestadas indicó que sí ha tenido dificultades, mientras que un 43,8% señaló que no y un 6,2% se abstuvo de responder. Los comentarios adicionales brindados por quienes manifestaron haber tenido dificultades evidencian una percepción de falta de transparencia y comunicación. Señalan que, aunque al realizar consultas se les indica que el proyecto "ya viene", no se realizan reuniones informativas ni se brindan actualizaciones claras sobre los avances, lo cual contribuye a un sentimiento de desinformación dentro de la comunidad.

Gráfico 16. Acceso a la información sobre la intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón (2025)



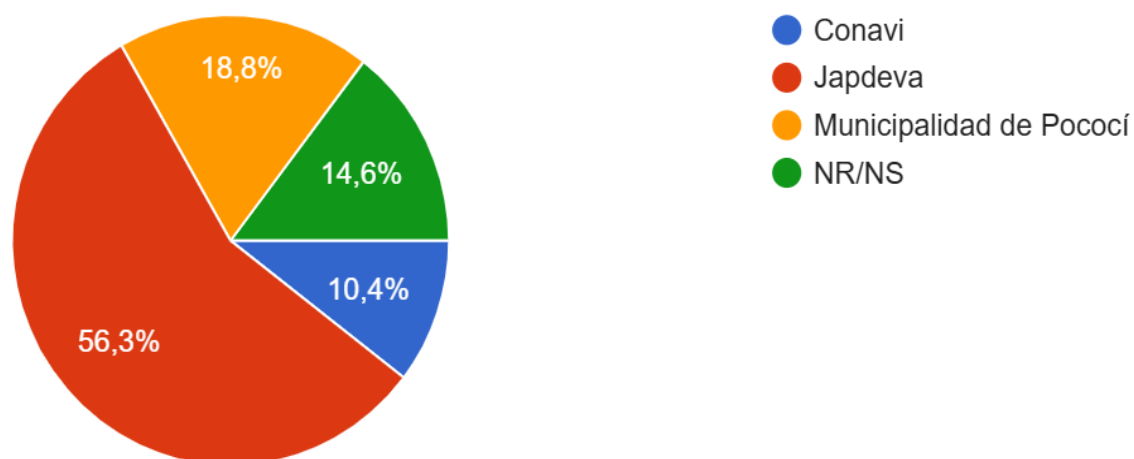
Fuente: elaboración propia (2025).

De acuerdo con el gráfico 17, ante la pregunta: *¿Sabe usted quiénes aportan los recursos (humanos, financieros, etc.) para la implementación de la intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?*, los resultados reflejan una diversidad de percepciones entre los encuestados:

- El 10,4% de las personas encuestadas señaló al CONAVI como el principal ente aportante.
- Un 56,3% mencionó a JAPDEVA.
- Un 18,8% indicó a la Municipalidad.
- Un 14,5% se abstuvo de responder.

Estos resultados evidencian una falta de claridad y comunicación respecto al diseño y ejecución del proyecto, lo cual limita la comprensión por parte de la población sobre las responsabilidades y aportes de cada institución involucrada. Esto sugiere la necesidad de fortalecer los mecanismos de información hacia la comunidad beneficiaria.

Gráfico 17. *Conocimiento sobre los aportantes de recursos para la intervención en la Ruta 247, distritos Rita y Colorado*



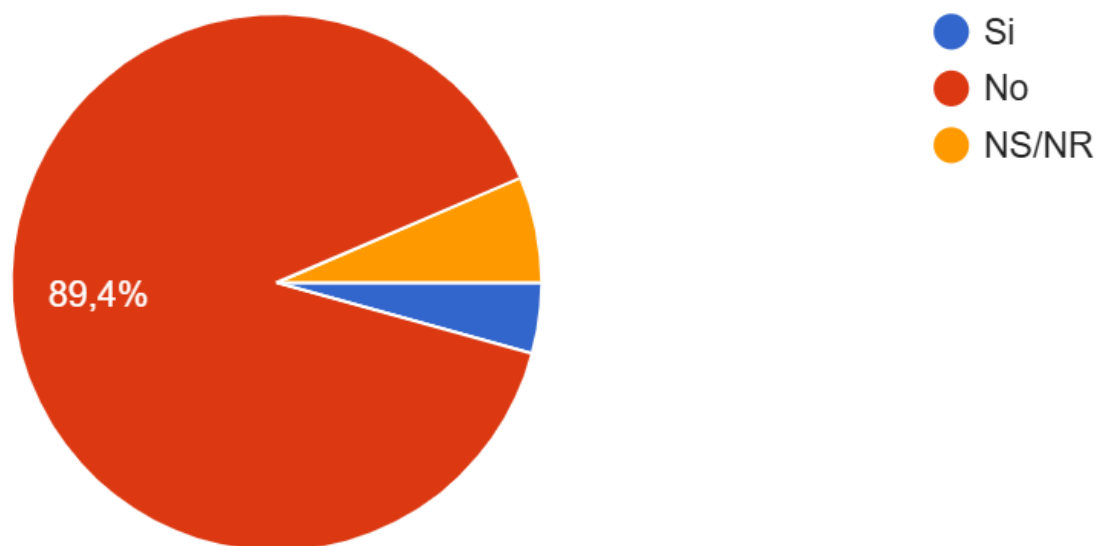
Fuente: elaboración propia (2025).

Según el gráfico 18, ante la pregunta: *¿Considera usted que la intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón, se cumplió en el tiempo planificado?*, los resultados muestran una percepción generalizada de incumplimiento:

- El 4% de las personas encuestadas considera que sí se ha cumplido con los plazos establecidos.
- El 89,4% opina que no se ha respetado el cronograma.
- Un 6,6% se abstuvo de responder.

Estos resultados evidencian que, según la percepción de la población, el proyecto no ha avanzado conforme a los plazos o tiempos originalmente comunicados durante la etapa de diseño. Algunas personas encuestadas mencionaron estar al tanto de gestiones realizadas ante el MIDEPLAN y de los retrasos atribuibles a JAPDEVA. Sin embargo, otros, al no observar mejoras tangibles como la pavimentación de la vía, consideran que la intervención ni siquiera ha comenzado.

Gráfico 18. *Cumplimiento de los plazos en la intervención de la Ruta 247, distritos Rita y Colorado*



Fuente: elaboración propia (2025).

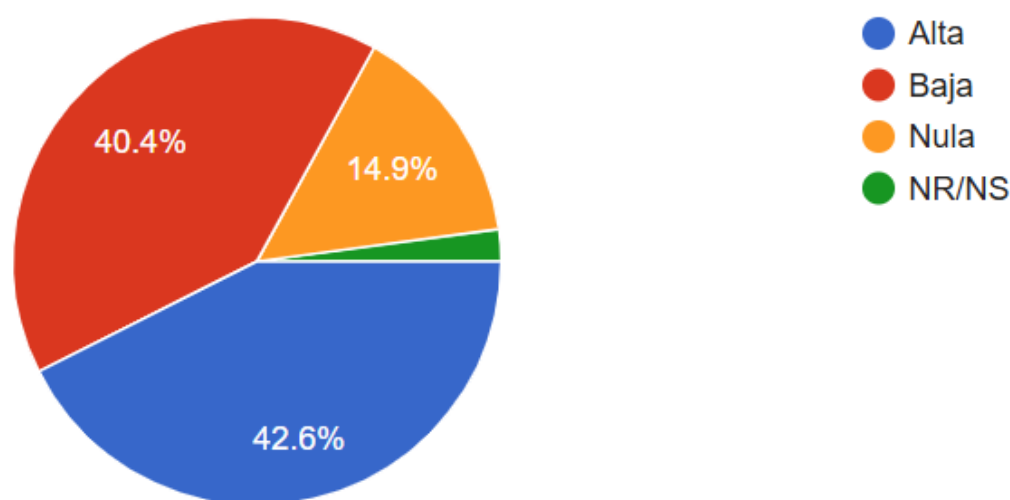
Según el gráfico 19, ante la pregunta: *¿Cómo calificaría la coordinación y colaboración entre la Municipalidad, el CONAVI y JAPDEVA para lograr el avance de las obras en la*

intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?, las respuestas reflejan una percepción dividida en cuanto a la eficacia del trabajo conjunto entre las instituciones involucradas:

- El 42,6% calificó la coordinación como alta.
- El 40,4% la evaluó como baja.
- Un 14,9% la considera nula.
- El 2,1% se abstuvo de responder.

Estos resultados muestran que, aunque una parte significativa de la población reconoce esfuerzos de colaboración entre las instituciones, existe también un porcentaje considerable que percibe debilidades en la articulación y ejecución conjunta, lo cual puede estar incidiendo en los avances limitados del proyecto.

Gráfico 19. *Evaluación de la coordinación y colaboración entre Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA en la intervención de la Ruta 247, distritos Rita y Colorado.*



Fuente: elaboración propia (2025).

De acuerdo con las encuestas realizadas, se puede determinar que el proyecto en la Ruta 247, distritos Rita y Colorado no cumple con el criterio de eficacia. La mayoría de las personas encuestadas considera que el avance del proyecto ha sido significativamente inferior a lo propuesto inicialmente, estimando que se ha alcanzado un porcentaje menor al 25% de las metas planteadas. Además, se evidencia una percepción generalizada de

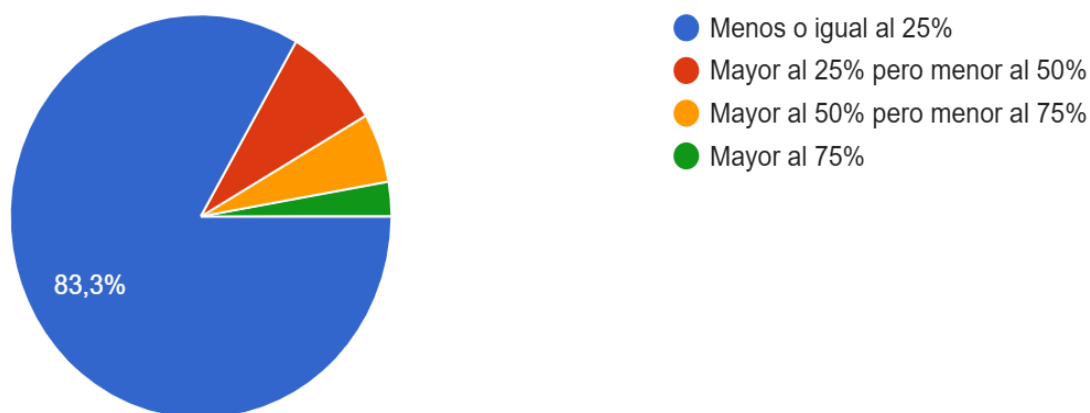
incumplimiento en los plazos establecidos, sumado a dificultades para acceder a información clara y oportuna sobre el proceso de intervención.

También se identifican opiniones divididas respecto a la coordinación entre las instituciones responsables (Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA), lo cual refuerza la percepción de una ejecución poco efectiva. En conjunto, estos elementos reflejan que el proyecto no ha logrado alcanzar los resultados esperados ni satisfacer adecuadamente las necesidades de la población beneficiaria.

4.11. Percepción comunitaria sobre la eficacia del proyecto 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón

De acuerdo con el gráfico 20, ante la pregunta: "Según su criterio, ¿qué porcentaje de las metas del proyecto se ha logrado en comparación con lo propuesto inicialmente?", las respuestas obtenidas reflejan una percepción mayoritaria de bajo avance en la ejecución del proyecto:

Gráfico 20. Logro de metas del proyecto en comparación con lo propuesto inicialmente



Fuente: elaboración propia (2025).

- Mayor al 50% pero menor al 75%: 5%.
- Mayor al 25% pero menor al 50%: 11,7%.
- Menos o igual al 25%: 83,3%.

Este resultado evidencia una clara percepción de incumplimiento en la ejecución del proyecto, ya que más del 80% de las personas encuestadas consideran que se ha logrado únicamente una cuarta parte o menos de lo planteado inicialmente.

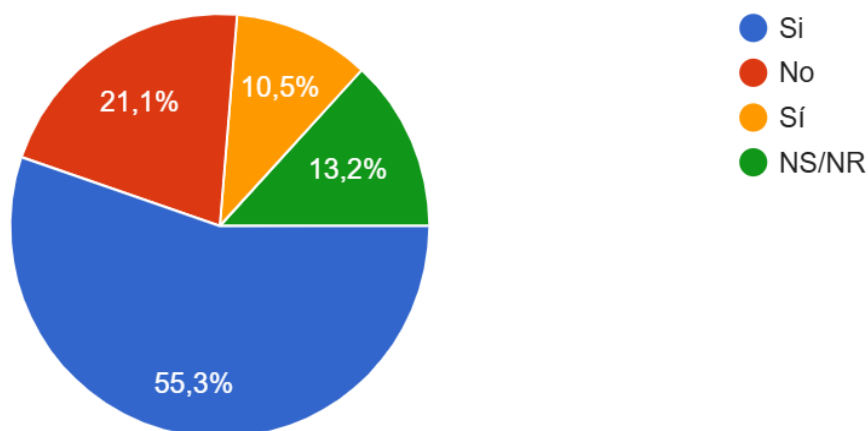
Entre quienes indicaron que el avance es menor al 25%, se argumenta que, en su criterio, el proyecto prácticamente no ha iniciado y que la ruta se encuentra en condiciones críticas, lo que refuerza la percepción de ineficacia en su implementación.

Por su parte, de acuerdo con el gráfico 21, ante la pregunta: *¿Ha tenido dificultades para acceder a la información sobre la intervención en la Ruta 249, distrito La Rita y Cariari, en Pococí, Limón?*, las respuestas se distribuyeron de la siguiente manera:

- Un 55,3% indicó que no ha tenido dificultades para acceder a la información.
- Un 21,1% manifestó que sí ha tenido dificultades.
- Un 10,5% no respondió.
- Un 13,2% dejó la respuesta en blanco.

Aunque la mayoría señaló no haber enfrentado dificultades, los comentarios cualitativos revelan que muchas personas consideran que no se ha brindado una comunicación efectiva hacia la comunidad. Esto sugiere que, si bien el acceso formal a la información podría estar disponible, la conexión directa con la población y la divulgación clara de los avances del proyecto siguen siendo aspectos pendientes por fortalecer.

Gráfico 21. Acceso a la información sobre la intervención en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón



Fuente: elaboración propia (2025).

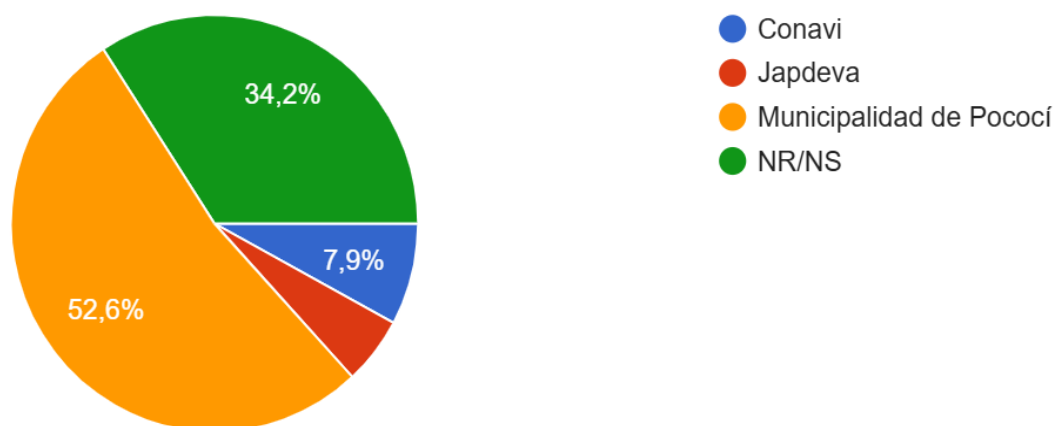
4.12. Conocimiento sobre los aportes de recursos para la intervención en la Ruta 249

Según el gráfico 22, ante la pregunta: *¿Sabe usted quiénes aportan los recursos (humanos, financieros, etc.) para la implementación de la intervención en la Ruta 249, distrito La Rita y Cariari, en Pococí, Limón?*, los resultados fueron los siguientes:

- Un 7,9% respondió que los recursos provienen del CONAVI.
- Un 5,3% indicó que es JAPDEVA.
- Un 52,6% señaló que la Municipalidad es quien aporta los recursos.
- Un 34,2% no respondió.

Estos resultados evidencian una falta de claridad y comunicación por parte de las instituciones responsables en cuanto al diseño, estructura y responsabilidades del proyecto. La mayoría de la población encuestada no tiene conocimiento preciso sobre quiénes financian y ejecutan la intervención, lo que refleja una debilidad en los canales de información y participación ciudadana.

Gráfico 22. Conocimiento sobre los aportantes de recursos para la intervención en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón.



Fuente: elaboración propia (2025)

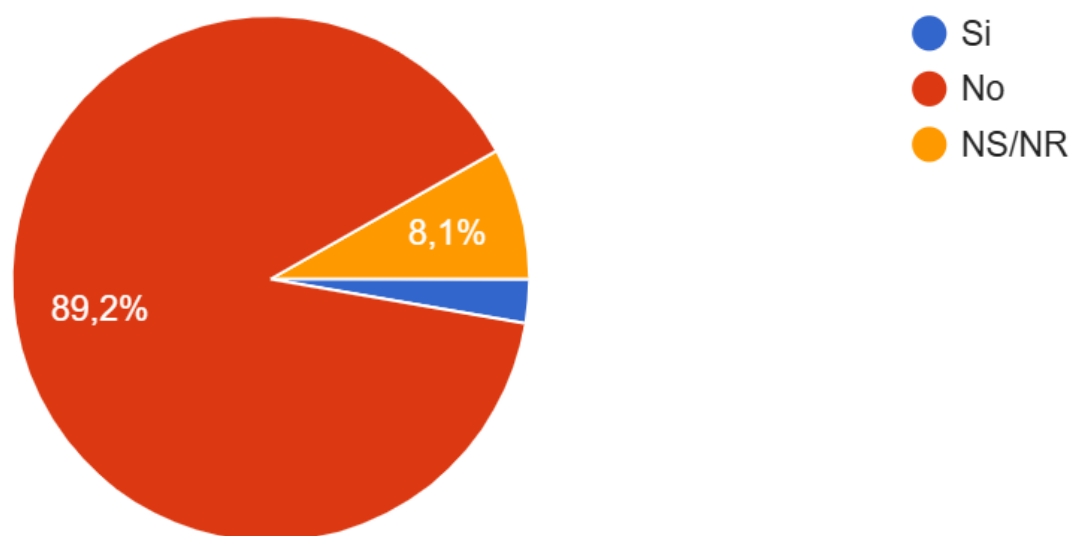
Según el gráfico 23, ante la pregunta: *¿Considera usted que la intervención en la Ruta 249, distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón, se cumplió en el tiempo planificado?:*

- El 2,7% de los encuestados respondió que sí.
- El 89,2% respondió que no.
- El 8,1% no respondió.

Estos resultados evidencian que el proyecto no se ha desarrollado conforme a los plazos establecidos ni a los tiempos comunicados a la población durante la etapa de diseño.

Ante la pregunta: *En caso de que su respuesta haya sido "No", por favor, indique las razones por las cuales considera que no se cumplió*, la mayoría de las personas encuestadas señalaron una falta de comunicación por parte de las autoridades responsables. Incluso, algunos manifestaron que consideran que el proyecto ni siquiera ha iniciado.

Gráfico 23. *Cumplimiento de los plazos en la intervención de la Ruta 249 distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón*



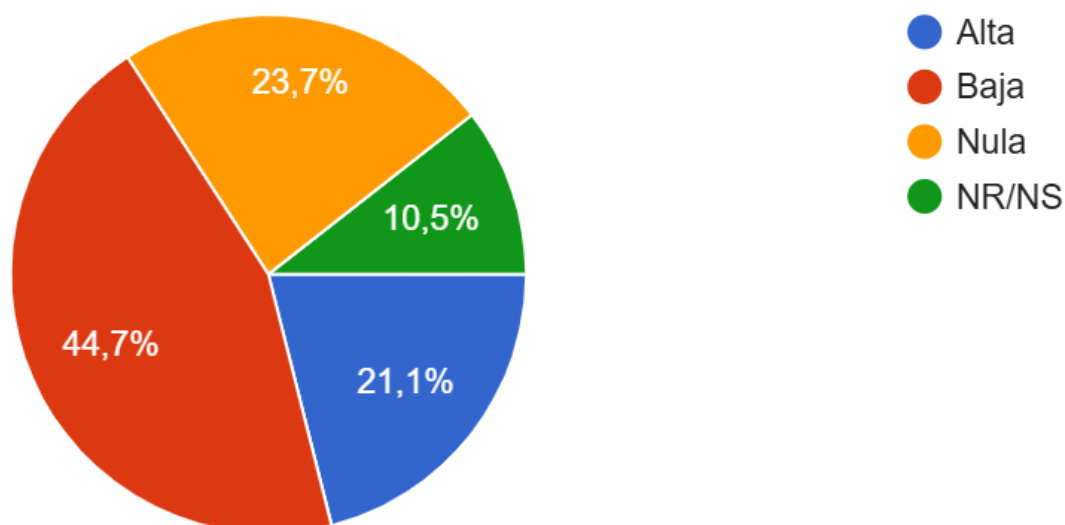
Fuente: elaboración propia (2025).

De acuerdo con el gráfico 24, ante la pregunta: *¿Cómo calificaría la coordinación y colaboración entre la Municipalidad de Pococí, el CONAVI y JAPDEVA para lograr el avance de las obras en la intervención en la Ruta 249, distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón?:*

- El 21,1% calificó la coordinación como alta.
- El 44,7% la calificó como baja.
- El 23,7% la consideró nula.
- El 10,5% no respondió.

Estos resultados reflejan que una parte significativa de la población percibe una débil coordinación y colaboración institucional, ya que el 68,4% considera que esta ha sido baja o incluso inexistente.

Gráfico 24. *Evaluación de la coordinación y colaboración entre Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA en la intervención de la Ruta 249, distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón*



Fuente: elaboración propia (2025).

Los resultados de las encuestas realizadas en los distritos de Rita, Colorado y Cariari evidencian que las intervenciones en las Rutas 247 y 249 no cumplen con el criterio de eficacia. La mayoría de la población considera que el avance de los proyectos ha sido muy

limitado, con menos del 25% de las metas alcanzadas, y con un claro incumplimiento de los plazos planificados.

Además, se identifican deficiencias en la comunicación institucional y una coordinación poco efectiva entre los entes responsables (Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA), lo que ha generado desinformación y desconfianza en la ejecución del proyecto. Un 89,2% de los encuestados en Ruta 249 afirma que la obra no se ha ejecutado a tiempo, y muchos incluso perciben que ni siquiera ha iniciado.

En conjunto, estos elementos reflejan una gestión ineficaz, que ha afectado la credibilidad institucional y no ha respondido adecuadamente a las expectativas y necesidades de la población beneficiaria.

CAPÍTULO V. EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO: ANÁLISIS DE LA EFICIENCIA EN LA GESTIÓN DE RECURSOS PARA ALCANZAR LOS RESULTADOS ESPERADOS

En este apartado, se entiende por eficiencia a la relación entre los recursos utilizados y los resultados obtenidos. Un proyecto o programa es eficiente cuando logra sus objetivos utilizando la menor cantidad de recursos posible o cuando produce la mayor cantidad de resultados con los recursos disponibles.

La evaluación de la implementación del Convenio para la mejora de las Rutas 247 y 249 se centra en la eficacia con la que se gestionaron los recursos disponibles para cumplir los objetivos establecidos. A lo largo de su desarrollo, se ha observado que, aunque el proyecto fue formulado con una visión clara y alineada con las necesidades sociales y económicas de la región, varios factores han afectado su eficiencia operativa y los resultados obtenidos. Uno de los aspectos más destacados de esta evaluación es la articulación entre los diferentes actores interinstitucionales, la cual, aunque bien planificada, se vio obstaculizada por barreras administrativas y normativas, como la complejidad en la formalización legal del convenio. Este proceso administrativo retrasó considerablemente el inicio de las obras, impactando negativamente en el cronograma de ejecución y, por ende, en la materialización de los beneficios para las comunidades.

A pesar de los esfuerzos por establecer un marco de acción adecuado, la ejecución del proyecto ha estado marcada por desafíos operativos que han puesto en evidencia la necesidad de optimizar el uso de los recursos. La percepción de la comunidad sobre la eficiencia del proyecto refleja una brecha significativa entre las expectativas y los resultados reales. En las encuestas realizadas en las Rutas 247 y 249, un alto porcentaje de la población encuestada expresó su insatisfacción, indicando que los recursos disponibles no se han utilizado de manera óptima. Esta desconexión entre las expectativas de los beneficiarios y los avances del proyecto es un indicio claro de que, aunque la planificación fue adecuada, la ejecución ha estado limitada por factores externos e internos que han impedido alcanzar los resultados esperados.

En cuanto a los beneficios proyectados, como la mejora en la transitabilidad, seguridad vial y resiliencia ante eventos naturales, estos aún no se han materializado en la medida anticipada. Los beneficios directos, como una mayor seguridad en las rutas y una mejor

conectividad regional, son elementos fundamentales para el desarrollo local, pero han estado sujetos a las demoras en la intervención. Aunque los objetivos funcionales y estructurales del proyecto están claramente definidos, la falta de ejecución efectiva y el retraso en las obras han impedido que estos objetivos se concreten en los tiempos esperados, lo que ha generado un impacto negativo en la confianza de la comunidad hacia las instituciones responsables.

El análisis de la eficiencia en la gestión de recursos debe considerar también el impacto de las barreras normativas y operativas que han afectado el cumplimiento de los plazos. La gestión eficiente de los recursos no solo se mide en términos de la correcta asignación y utilización de los fondos, sino también en la capacidad de los actores involucrados para superar los obstáculos legales y operacionales que limitan la ejecución de los proyectos. En este contexto, la implementación del proyecto ha sido un claro ejemplo de cómo la falta de agilidad en los procesos administrativos puede impactar negativamente en los resultados esperados.

5.1. Director Regional del CONAVI: Gestión de Recursos para Resultados Tangibles

El Director Regional destaca cómo la gestión eficiente de los recursos humanos, financieros, de tiempo y otros ha permitido que los proyectos de las Rutas 247 y 249 se traduzcan en mejoras tangibles en la infraestructura vial. Subraya que la cooperación entre entidades como CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí ha optimizado el uso de los recursos disponibles, permitiendo cumplir los plazos y alcanzar los estándares de calidad establecidos.

5.2. Coordinador Unidad de Gestión de Desarrollo en JAPDEVA: Cooperación interinstitucional y desafíos administrativos

El coordinador de la Unidad de Gestión de Desarrollo de JAPDEVA comenta sobre los desafíos administrativos que retrasaron la ejecución del proyecto, especialmente relacionados con la tramitología y la falta de una planificación eficiente. A pesar de estos obstáculos, resalta la importancia de la cooperación interinstitucional entre JAPDEVA, CONAVI y la Municipalidad de Pococí para superar las barreras burocráticas y avanzar en el proyecto.

5.3. Ingeniero de obras de la Municipalidad de Pococí: Impacto regional y alineación con políticas nacionales

El ingeniero resalta que el proyecto de las Rutas 247 y 249 busca fortalecer la infraestructura vial en Pococí, lo cual es clave para el desarrollo económico y social de la región. La mejora en la conectividad, especialmente con Tortuguero y las zonas productivas, promoverá el turismo y la actividad agrícola, alineándose con las políticas nacionales de modernización vial y sostenibilidad.

5.4. Director ejecutivo de CONAVI: Desafíos en la formalización legal y coordinación

El director ejecutivo señala que uno de los mayores desafíos estratégicos en la implementación del proyecto ha sido la formalización legal necesaria. Este obstáculo refleja la complejidad de coordinar múltiples actores, pero, a pesar de estos problemas, se ha avanzado gracias a la planificación estructurada y la resolución de los problemas legales, lo que ha sentado las bases para cumplir los objetivos establecidos.

5.5. Analista experta del Departamento de Planificación Estratégica: Desafíos operativos en la gestión de proyectos viales

El Departamento de Planificación Estratégica destaca los desafíos operativos derivados de la división de responsabilidades entre fases de planificación, pre-inversión y construcción. La falta de claridad sobre las especificaciones técnicas y los requisitos de cambio de ruta ha generado barreras operativas, pero se propone una mejora en la coordinación interinstitucional para optimizar la toma de decisiones.

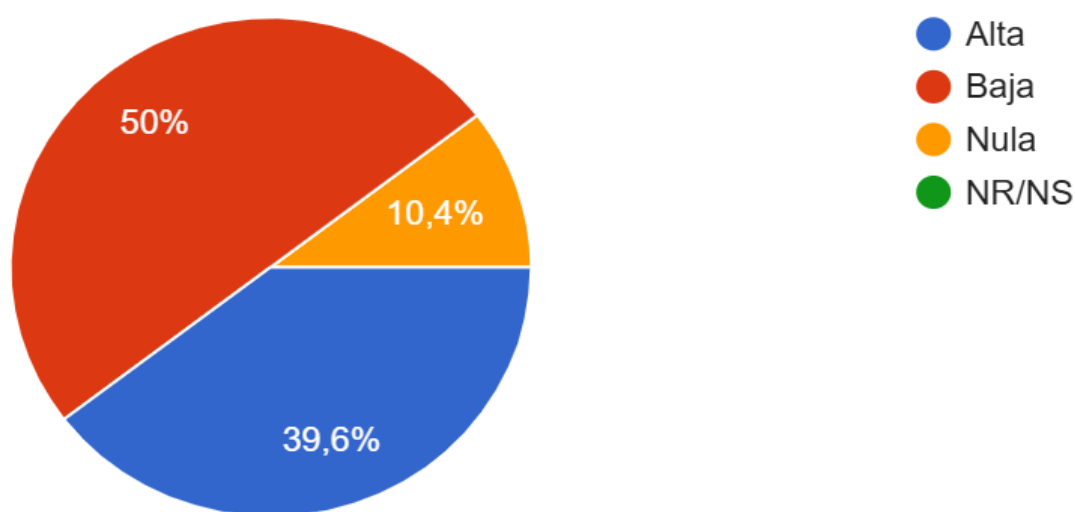
5.6. Percepción comunitaria sobre la eficiencia del proyecto Ruta 247

Según el gráfico 25, ante la pregunta: *¿En qué medida considera usted que los recursos económicos y humanos han sido aplicados de manera que maximicen los resultados obtenidos en la intervención en la Ruta 247, distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?, se obtuvieron los siguientes datos:*

- El 39,6% considera que la aplicación de los recursos ha sido alta.
- El 50% la califica como baja.
- El 10,4% considera que ha sido nula.

Estos resultados reflejan que, según la población encuestada, el uso de los recursos económicos y humanos no ha sido eficiente. El hecho de que un 60,4% lo perciba como inadecuado (entre baja y nula eficiencia) evidencia una gestión deficiente, lo cual limita la posibilidad de alcanzar los resultados esperados en el proyecto.

Gráfico 25. Evaluación de la eficiencia en la aplicación de recursos económicos y humanos en la intervención de la Ruta 247, distritos Rita y Colorado



Fuente: elaboración propia (2025).

5.7. Percepción comunitaria sobre la eficiencia del proyecto 249

De acuerdo con el gráfico 26, ante la pregunta: *¿En qué medida considera usted que los recursos económicos y humanos han sido aplicados de manera que maximicen los resultados obtenidos en la intervención en la Ruta 249, distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón?*, las respuestas fueron las siguientes:

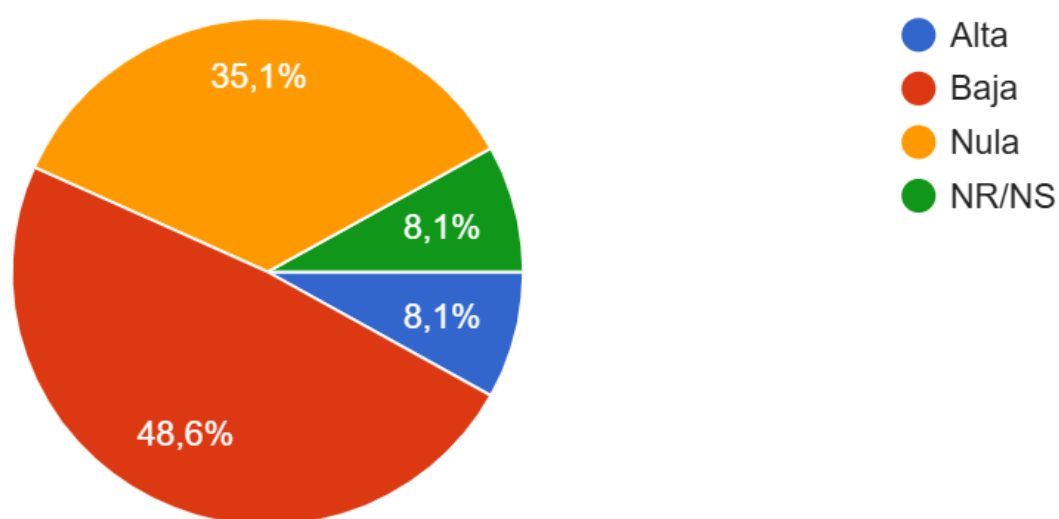
- Alta eficiencia: 8,1%
- Baja eficiencia: 48,6%
- Nula eficiencia: 35,1%
- No respondió: 8,1%

Los datos evidencian que, para la mayoría de la población encuestada, la ejecución del proyecto no ha sido eficiente. Un 83,7% percibe que los recursos no se han utilizado de

manera adecuada para maximizar los resultados esperados (sumando quienes califican la eficiencia como baja o nula).

De acuerdo con el análisis, esto refleja una gestión deficiente de los recursos económicos y humanos, lo cual afecta directamente el cumplimiento de los objetivos del proyecto y genera desconfianza entre la población beneficiaria.

Gráfico 26. Evaluación de la eficiencia en la aplicación de recursos económicos y humanos en la intervención de la Ruta 249 Distrito Rita y Cariari en Pococí, Limón



Fuente: elaboración propia (2025).

Con base en los resultados de las encuestas aplicadas en las intervenciones de las rutas 247 (distritos de Rita y Colorado) y 249 (distritos de Rita y Cariari) en Pococí, Limón, se concluye que el proyecto no ha cumplido con el criterio de eficiencia.

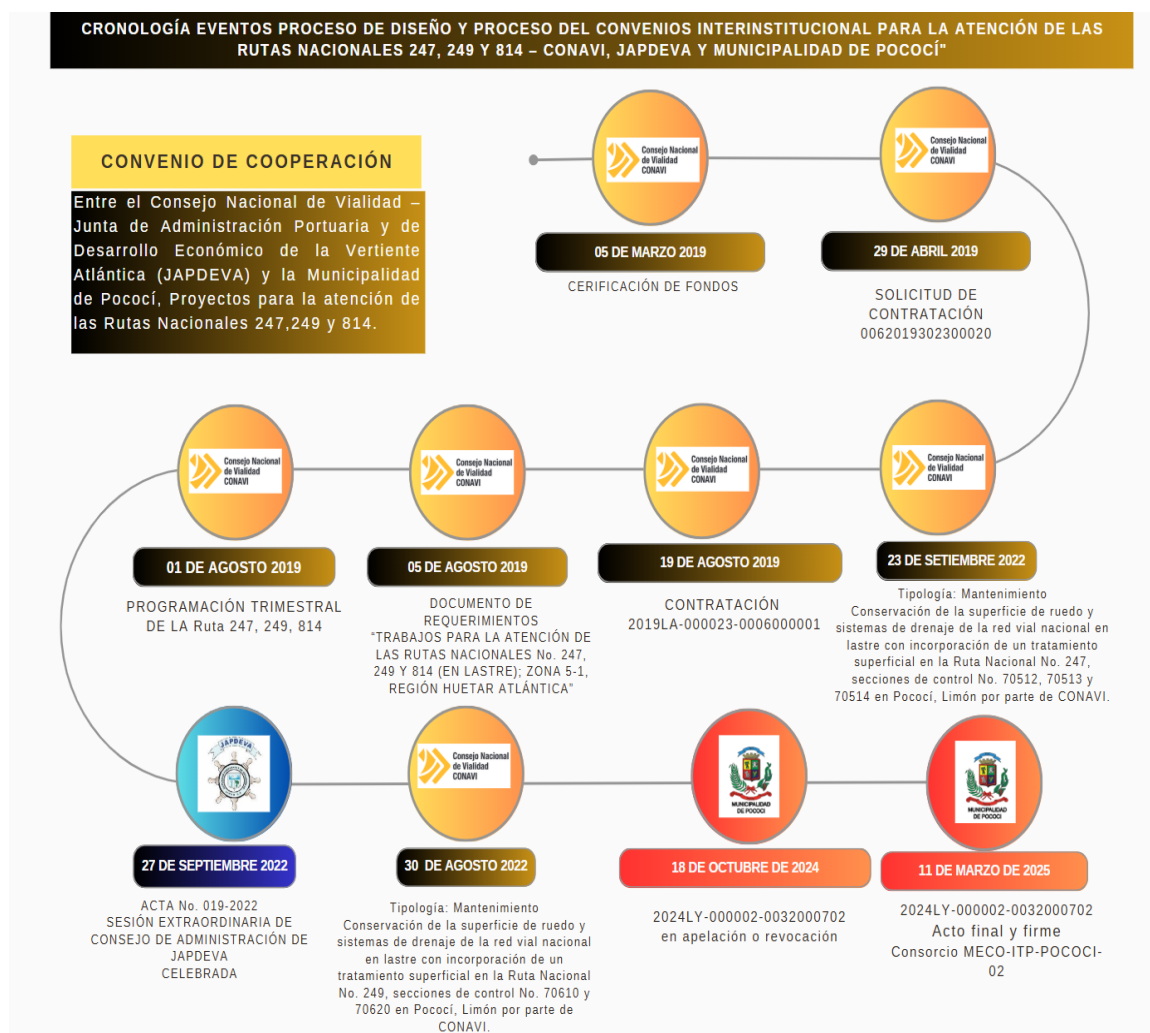
En ambas rutas, la mayoría de las personas encuestadas percibe que los recursos económicos y humanos no han sido utilizados de manera óptima para maximizar los resultados esperados. En el caso de la Ruta 247, un 60,4% de los encuestados considera que la eficiencia fue baja o nula; mientras que, en la Ruta 249, esta percepción aumenta a un 83,7%, reflejando un manejo aún más deficiente de los recursos.

Estos resultados evidencian que la población objetivo no percibe una adecuada relación entre los recursos invertidos y los avances alcanzados, lo cual afecta negativamente la

confianza en las instituciones responsables y limita el impacto del proyecto en las comunidades beneficiarias.

A continuación, se presenta el contenido de forma gráfica, que muestra una secuencia de eventos relacionados en el proceso del diseño Convenio de Cooperación entre CONAVI, JAPDEVA y la Municipalidad de Pococí para el mantenimiento vial.

Figura 5. Cronología de eventos en el proceso de diseño y proceso de los convenios



Fuente: CONAVI (2025).

5.8 Análisis financiero comparativo y relación con el avance físico

El análisis presupuestario revela diferencias sustanciales entre lo estimado y lo finalmente adjudicado para las rutas nacionales 247 y 249. A continuación, se resumen los datos relevantes:

- Presupuesto estimado en 2022: ₡8.936.630.297,68.
- Presupuesto estimado para contratación en 2024 (SICOP 0062024030200009): ₡8.936.630.297,68.
- Monto adjudicado en 2025: ₡6.051.749.627,08.
- Reducción entre lo adjudicado y lo estimado: ₡2.884.880.670,60
Esta reducción representa un 32,3% menos del valor inicialmente estimado para ejecución, lo que genera una alta probabilidad de incumplimiento parcial de metas físicas, salvo que haya mediado una adecuación técnica formal al alcance.

Además, se identifican indicios de desalineación entre los objetivos físicos establecidos en el diseño inicial y los recursos financieros disponibles en la fase de adjudicación. Esto compromete tanto la eficiencia (hacer más con menos) como la eficacia (logro de metas).

En relación con el avance físico, las percepciones comunitarias recabadas muestran que, en ambas rutas, menos del 25% de las metas han sido alcanzadas, lo que refuerza la hipótesis de una ejecución limitada y posiblemente desproporcionada respecto al presupuesto ejecutado.

En suma, la disminución de recursos financieros no se acompaña de evidencia documental sobre rediseño técnico, lo que impide afirmar que el proyecto haya optimizado su relación costo-beneficio. Sin un ajuste formal al alcance y sin transparencia sobre las prioridades técnicas recortadas, no puede confirmarse la eficiencia ni la eficacia del convenio en términos presupuestarios.

5.9. Limitaciones y alcance de la evaluación de eficiencia del convenio

Es importante destacar que, al momento de elaborar esta evaluación, se enfrenta una insuficiencia de información para llevar a cabo un análisis financiero completo. Además, dicho análisis se encuentra fuera del alcance de la presente evaluación, ya que esta se focaliza en el diseño y proceso del convenio implementado en las rutas nacionales 247 y 249.

El propósito de incluir este apartado es, exclusivamente, dejar constancia de que, bajo el criterio de eficacia, el proyecto no logró mantener los resultados o metas planificados en su fase de diseño. Por lo tanto, se demuestra la ineficacia del proceso y se subraya su incidencia directa a las deficiencias del diseño del convenio original.

CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

1. Los resultados obtenidos mediante las encuestas aplicadas y las opiniones recogidas en las comunidades de los distritos de La Rita, Colorado y Cariari, en relación con los proyectos de infraestructura vial en las Rutas 247 y 249, permiten concluir que el criterio de pertinencia fue aplicado de manera parcial en ambos casos. Aunque en ambas rutas se identificó un conocimiento inicial del proyecto y una percepción de necesidad real por parte de la población, los mecanismos de comunicación, participación y rendición de cuentas resultaron deficientes y poco sostenibles a lo largo del proceso.

En la Ruta 247, si bien en las etapas iniciales se evidenció cierto nivel de información hacia la población, esta se fue perdiendo conforme avanzó la ejecución, lo cual debilitó la confianza en las instituciones responsables. Por su parte, en la Ruta 249, se identificó una escasa comunicación desde el inicio, a pesar de que la comunidad reconocía la urgencia del proyecto. Por lo tanto, se reconoce una gestión ineficiente e inadecuada a nivel de comunicación realizada por las instituciones para con la comunidad beneficiaria.

Estos hallazgos subrayan la necesidad de que las instituciones públicas involucradas refuercen los canales de comunicación, transparencia institucional y mecanismos efectivos de participación ciudadana, con el fin de garantizar que las intervenciones en infraestructura no solo respondan a las necesidades reales, sino que también generen confianza, legitimidad y sostenibilidad a largo plazo.

2. Aunque los convenios de cooperación para las Rutas 247 y 249 en Pococí presentan congruencia con los marcos legales e institucionales, lo que alinea las políticas de desarrollo territorial y movilidad del país, y muestran avances en términos de planificación técnica y uso racional de recursos, el proyecto en su conjunto no ha logrado ser eficaz, debido al bajo cumplimiento de metas, la ausencia de resultados tangibles y la falta de ejecución de la etapa a cargo de JAPDEVA. Esto ha generado una desconexión con las expectativas comunitarias y ha afectado la percepción pública sobre su impacto. Para alcanzar los objetivos previstos, es indispensable reforzar la coordinación interinstitucional, acelerar la ejecución pendiente y mejorar la comunicación con la población beneficiaria.

3. La eficacia se ve directamente comprometida por el bajo cumplimiento de metas físicas y la desconexión con las expectativas ciudadanas. La confusión en el diseño del proyecto, en particular la mezcla de tipologías de intervención (mantenimiento y construcción), generó una incertidumbre técnica que impidió que el proyecto lograra sus objetivos finales de manera efectiva, además de crear expectativas poco realistas en la población.
4. La eficiencia del proyecto se vio seriamente afectada por factores estructurales y externos. Los retrasos presupuestarios reiterados por parte de JAPDEVA obstaculizaron la continuidad del proceso, lo que indica una gestión ineficiente de los recursos financieros. La fragmentación institucional también contribuyó a la ineficiencia al dificultar la articulación fluida entre los actores, lo que ralentizó la implementación.
5. Con base en los resultados obtenidos, se determina que la intervención en la Ruta 249, en los distritos de Rita y Cariari en Pococí, Limón, no ha sido eficaz en términos de cumplimiento de plazos ni en la articulación institucional necesaria para el avance del proyecto.

La mayoría de la población encuestada considera que la obra no se ha ejecutado dentro del tiempo planificado e incluso un grupo significativo afirma que no ha percibido el inicio del proyecto, lo cual evidencia una seria desconexión entre lo planificado y lo ejecutado.

Asimismo, la percepción sobre la coordinación entre la Municipalidad, CONAVI y JAPDEVA es predominantemente negativa, ya que muchos encuestados la califican como deficiente o inexistente. Esta apreciación revela una evidente falta de articulación y comunicación efectiva entre las instituciones responsables.

Estos hallazgos reflejan una ineficacia en la gestión y ejecución del proyecto, afectando tanto la credibilidad institucional como las expectativas de la comunidad beneficiaria.

El proyecto ha logrado avances en términos de planificación y uso de recursos, pero aún existen importantes oportunidades de mejora, particularmente en la comunicación y capacitación técnica, la supervisión de los avances y la alineación de las expectativas de las comunidades. Para lograr una mayor eficiencia en la ejecución de proyectos de infraestructura pública, es fundamental establecer procesos claros de coordinación,

asegurar la transparencia en la comunicación y fomentar una mayor capacitación técnica entre los actores locales.

6. Eficacia en la planificación versus eficacia en la ejecución. Aunque el proyecto demostró ser eficaz en su etapa de planificación, logrando establecer las bases y alinear a las instituciones para una intervención de gran impacto, las barreras normativas y operativas han limitado su eficacia en la práctica. La falta de cumplimiento de plazos y la deficiente articulación institucional, como se detalla en el punto 5, evidencian que los factores externos como la formalización legal del convenio y los retrasos en la ejecución han impedido que el proyecto alcance sus objetivos de manera tangible.

Para mejorar la eficacia general en futuros proyectos, es fundamental agilizar los procesos legales y operativos. Además, se deben fortalecer los mecanismos de seguimiento y evaluación que aseguren el cumplimiento de los objetivos y la satisfacción de las necesidades de la población beneficiaria. Es crucial establecer indicadores claros de resultado e impacto que permitan medir la efectividad del proyecto no solo en términos de avance físico, sino también en relación con los beneficios tangibles para las comunidades:

- A pesar de que se destinaron recursos financieros significativos para la ejecución, la eficiencia del proyecto se vio comprometida. La ausencia de indicadores de desempeño específicos imposibilitó una evaluación precisa sobre si dichos recursos fueron utilizados de manera óptima para el logro de los objetivos. Esta situación resalta la necesidad de implementar criterios más rigurosos tanto para la gestión financiera como para la operativa, con el fin de asegurar una utilización más efectiva del presupuesto en futuras intervenciones. A pesar de que el convenio ha generado mejoras tangibles en la infraestructura vial, la eficacia del proyecto se ve comprometida a largo plazo. La ausencia de estrategias claras para el mantenimiento preventivo genera incertidumbre sobre la sostenibilidad de las mejoras. Esta situación podría comprometer los beneficios obtenidos en el mediano plazo, lo que subraya la necesidad de integrar planes de mantenimiento explícitos para asegurar la durabilidad de la inversión y maximizar el impacto positivo en la comunidad.
- La eficiencia del proyecto se ve comprometida por la falta de una supervisión continua y de un plan de seguimiento estructurado. Esta deficiencia reduce la

capacidad de la gestión para identificar de manera oportuna los problemas emergentes en las obras, lo que, a su vez, aumenta significativamente el riesgo de un deterioro prematuro de la infraestructura. Para asegurar una utilización más efectiva de los recursos y la durabilidad de la intervención, es fundamental establecer mecanismos de monitoreo robustos.

La congruencia del proyecto se vio comprometida por la necesidad de mejorar la articulación entre las entidades responsables del convenio. La comunicación deficiente entre CONAVI, JAPDEVA, el MOPT y la Municipalidad de Pococí generó obstáculos significativos en la toma de decisiones y en la ejecución del proyecto, lo que demuestra la falta de coherencia en la coordinación institucional. Desde la perspectiva del diseño, el proyecto en las Rutas 247 y 249 es técnicamente sólido, lo que indica un punto de partida pertinente y bien fundamentado. Sin embargo, para alcanzar la eficacia esperada, es imprescindible mejorar el proceso de ejecución. Esto requiere mejoras urgentes en la planificación operativa, la coordinación interinstitucional y la gestión comunitaria, aspectos que son clave para la eficiencia y congruencia del proyecto. Finalmente, la capacidad de convertir un diseño sólido en resultados tangibles depende de la correcta implementación de estos procesos.

6.2. Recomendaciones

Generales:

- Consolidar espacios de diálogo ciudadano, mecanismos de seguimiento transparente y estrategias de comunicación que acompañen de manera continua el ciclo de vida de la obra pública.
- Establecer metodologías más estructuradas para la planificación de convenios de cooperación, incluyendo una fase de diagnóstico con participación de actores clave a fin de evitar discrepancias entre los objetivos del proyecto y las necesidades reales de la comunidad
- Establecer un mecanismo de gobernanza interinstitucional claro y permanente, que defina roles, responsabilidades y canales de comunicación entre las entidades participantes (CONAVI, JAPDEVA, MOPT y gobiernos locales). Este mecanismo debe estar respaldado por un cronograma financiero vinculante, que garantice la ejecución oportuna de los recursos asignados, especialmente por parte de JAPDEVA. Además, es fundamental normalizar y estandarizar las tipologías de

intervención desde la fase de planificación, diferenciando claramente entre obras de mantenimiento y de construcción, para evitar ambigüedades técnicas y asegurar la coherencia entre el diseño del proyecto y las expectativas ciudadanas.

- Diseñar planes de trabajo con cronogramas realistas y mecanismos de seguimiento que permitan detectar y corregir desviaciones en tiempo y costos con mayor eficiencia.
- Implementar indicadores de desempeño específicos para evaluar el impacto del convenio en términos de costo-beneficio, asegurando que los recursos públicos sean utilizados de manera eficiente.
- Fortalecer la supervisión financiera y operativa del convenio mediante auditorías periódicas que permitan identificar posibles riesgos de sobrecostos y malas prácticas administrativas.
- Establecer protocolos de comunicación claros entre CONAVI, JAPDEVA, el MOPT y la Municipalidad de Pococí, asegurando que todas las partes involucradas tengan acceso oportuno a la información relevante para la toma de decisiones.
- La creación de un comité de seguimiento interinstitucional permitiría una mayor integración de esfuerzos y garantiza la rendición de cuentas sobre la ejecución del convenio.
- Desarrollar un plan de mantenimiento preventivo con asignación de recursos a largo plazo, asegurando que las mejoras realizadas no se deterioren prematuramente.
- Definir compromisos formales entre las instituciones involucradas para la conservación de la infraestructura vial, evitando que la falta de financiamiento comprometa la durabilidad de las obras.
- Crear espacios de diálogo con la comunidad para garantizar que los convenios de cooperación sean diseñados con base en sus necesidades reales y expectativas.
- Implementar mecanismos de consulta ciudadana antes y durante la ejecución del convenio ayudaría a mejorar la percepción del proyecto y fortalecer su legitimidad.

CONAVI:

- Implementar una matriz de seguimiento físico-financiero con metas trimestrales obligatorias, que incluya indicadores claros de avance y alertas tempranas ante desviaciones.
- Publicar trimestralmente informes de avance accesibles a todas las partes interesadas, promoviendo transparencia y rendición de cuentas.

- Crear un protocolo de comunicación formalizado que establezca canales y tiempos para la transferencia de información entre todas las instituciones participantes.

JAPDEVA:

- Garantizar la transferencia oportuna de los recursos presupuestarios comprometidos, estableciendo un plazo máximo de días hábiles para la entrega de fondos desde la recepción de solicitudes formales.
- Designar un responsable de coordinación financiera que mantenga comunicación fluida con CONAVI, el MOPT y la Municipalidad de Pococí para anticipar y resolver posibles retrasos.

Municipalidad de Pococí:

- Constituir un equipo técnico exclusivo para la supervisión directa y continua de los convenios de cooperación, con experiencia en obras viales y seguimiento administrativo.
- Implementar reportes mensuales internos y reuniones periódicas con CONAVI, JAPDEVA y MOPT para evaluar avances, identificar riesgos y tomar acciones correctivas oportunas.

Mecanismo interinstitucional y ciudadano:

- Establecer un comité de seguimiento interinstitucional que incluya representantes de CONAVI, JAPDEVA, MOPT, Municipalidad de Pococí y actores comunitarios, con reuniones trimestrales para evaluar el cumplimiento de metas y resolver conflictos.
- Implementar mecanismos de consulta ciudadana periódicos, tanto en la fase de planificación como en el proceso, para incorporar retroalimentación y fortalecer la legitimidad del proyecto.

Planificación y mantenimiento:

- Definir planes de trabajo con cronogramas realistas y mecanismos claros para la detección y corrección de desviaciones en tiempo y costos.
- Elaborar un plan de mantenimiento preventivo con asignación presupuestaria a largo plazo, incluyendo compromisos formales de conservación y recursos específicos para evitar el deterioro prematuro de la infraestructura.

- Asegurar que los proyectos planteados en el marco de convenios se encuentren debidamente alineados con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND) y con las directrices emitidas por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN).

BIBLIOGRAFÍA

- AIMIV Consultores. (2023). *Diseño de proyectos viales*. Recuperado el 29 de agosto de 2025 de <https://aimiv.cl/disenio-de-proyectos-viales/>
- Ameijide-García, L. (2016). *Gestión de proyectos según el PMI*. Ingeniería Técnica de Informática de Gestión. Universidad Oberta de Catalunya.
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1972). *Ley General de Caminos Públicos (Ley N° 5060)*. Sistema costarricense de información jurídica. https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=38653
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (1998). *Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) (Ley N.º 7798)*. Sistema costarricense de información jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=44660&nValor3=0&strTipM=TC
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2016). *Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal (Ley N.º 9329)*. Sistema costarricense de información jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=80581
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2001). *Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias (Ley N.º 8114)*. Sistema costarricense de información jurídica. https://pgrweb.go.cr/scij/busqueda/normativa/normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=46631
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (2020). *Aprueba Convenio de Cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión del Programa de infraestructura vial y movilidad urbana y del contrato de préstamo N.º 4864/OC-CR que financia Programa de Infraestructura vial de Asociaciones Público-Privadas (Ley N.º 9899)*. Sistema costarricense de información jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=92551&nValor3=122571&strTipM=TC

Municipalidad de Pococí. (s.f.). *División Territorial*. Recuperado 16 de octubre de 2026 de <https://munipococi.go.cr/index/index.php/mn-conozcanos/mn-micanton/division-territorial>

Asociación Mundial de la Carretera (PIARC). (2021). *Cómo emprender proyectos de transporte bien preparados: un estudio sobre diez países - Revisión bibliográfica*. PIARC. <https://www.piarc.org/es/pedido-de-publicacion/35542-es-C%C3%B3mo%20emprender%20proyectos%20de%20transporte%20bienpreparados:%20un%20estudio%20sobre%20diez%20pa%C3%ADses%20-%20Revisi%C3%B3n%20bibliogr%C3%A1fica>

Asociación Mundial de la Carretera (PIARC). (2023). *Diccionario vial*. <https://www.piarc.org/es/actividades/Diccionario-Vial-Terminologia-Transporte-Carretera/ficha-termino/99811-es-evaluaci%C3%B3n+del+ciclo+de+vida?search=%7B%22q%22%3A%22evaluaci%C3%B3n+del+ciclo+de+vida%22%22s%22%3A%22es%22%2C%22scope%22%3A%22term%22%7D>

Asociación para la Gestión de Proyectos. (s.f.). *Gestión de proyecto*. Recuperado el 29 de agosto de 2025 de <https://www.apm.org.uk/resources/what-is-project-management/what-is-change-control/>

Babbie, E. (2010). *Fundamentos de investigación social*. Cengage Learning.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Gestión pública efectiva para el desarrollo*. BID. <https://www.iadb.org/>

Banco Mundial. (2025). *Proyectos y operaciones*. Recuperado el 29 de agosto de 2025 de <https://projects.bancomundial.org/es/projects-operations/projects-home>

Castellón-Rodríguez, L. (2023). *Relación entre Gestión Financiera, Gestión Pública para Resultados y Gobernanza Pública*. Curso Gestión Financiera.

Cemex Ventures. (2023). *Diseño de proyectos, todo lo que necesitas saber*. Recuperado el 1 de setiembre de 2025 de <https://www.cemexventures.com/es/project-design/>

Cochran, W. G. (1977). *Sampling techniques* (3rd ed.). John Wiley & Sons.

- Comisión Económica para América Latina. (2018). *Planificación para el desarrollo*. Recuperado el 29 de agosto de 2025 de <https://www.cepal.org/es/areas-trabajo/planificacion-desarrollo>
- Consejo Nacional de Vialidad. (2022). *Conservación de la superficie de ruedo y sistemas de drenaje de la red vial nacional en lastre con incorporación de un tratamiento superficial en la Ruta Nacional N.º 247, secciones de control N.º 70512, 70513 y 70514 en Pococí, Limón*. Gobierno de Costa Rica.
- Consejo Nacional de Vialidad. (2023). *Informe de ejecución presupuestaria*. <https://conavi.go.cr/documents/20126/36955/Informe+de+Ejecuci%C3%B3n+Presupuestaria+Conavi+2023.pdf/e0d18b1b-b850-26d6-e1d9-6d005c927f3a?t=1710520877080>
- Consejo Nacional de Vialidad. (s.f.). *Misión, visión y objetivos*. Recuperado el 30 de agosto de 2025 de <https://conavi.go.cr/misi%C3%B3n-visi%C3%B3n-y-objetivos>
- Contraloría General de la República. (2020). *Informe de auditoría de carácter especial sobre la gestión del diseño en los proyectos de infraestructura vial N.º DFOE-IFR-IF-00012-2020*. https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docs_cgr/2020/SIGYD_D/SIGYD_D_2020021176.pdf
- Córdoba, M. (2011). *Formulación y evaluación de proyectos* (2ª ed.). Ecoe Ediciones.
- Corzo, A. y Marcano, M. (2007). Evaluación institucional, calidad y pertinencia de las instituciones de educación superior. *Omnia*, 13(2), 7-29. <https://www.redalyc.org/pdf/737/73713202.pdf>
- EcuRed. (s.f.). *Infraestructura vial*. Recuperado el 30 de setiembre de 2025 de https://www.ecured.cu/Infraestructura_vial#Definici.C3.B3n
- Enríquez-Bermeo, G. (2011). *Diseño de proyectos*. Instituto de Altos Estudios Nacionales (IAEN), Editorial IAEN.

- González-Hernández, C. A. (2003). Singularidad, origen y ciclo de vida del proyecto de desarrollo. *Revista ABRA*, 23(32), 11-18.
<https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/abra/article/view/4250>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6ª ed.). Mc Graw-Hill Educación.
- Huaylupo, J. (2010). *Teoría y práctica evaluativa, una aproximación epistemológica*. Editorial Universidad de Costa Rica.
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). (2022). *Informe de avance físico-financiero*. J JAPDEVA, San José, Costa Rica.
- Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica. (2014). *Reseña histórica de JAPDEVA*. Recuperado el 1 de setiembre de 2025 de https://www.japdeva.go.cr/quienes_somos/resenna.html
- León-Cercado, C. (2012). *Sistema de seguimiento de proyectos de construcción y mantenimiento para empresas de telecomunicaciones a través de la web* [Tesis de maestría, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil]. Repositorio institucional.
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/499/1/T-UCSG-POS-MTEL-4.pdf>
- López, J. (1997). *Concepto y naturaleza del convenio en la suspensión de pagos* [Tesis de grado, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria]. Repositorio institucional.
<https://accedacris.ulpgc.es/jspui/handle/10553/113072>
- Ministerio de Obras Públicas de la República Argentina. (2023). *Manual de evaluaciones en la obra pública*. Dirección Nacional de Integridad y Transparencia, Secretaría de Gestión Administrativa.
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (2020). *Manual de Especificaciones Generales para la Construcción de Carreteras, Caminos y Puentes CR-2020*.
<https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/planificacion-sectorial/normativa/manuales/cr-2020/cr-2020.pdf>

- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2010). *Guía metodológica general para la identificación, formulación y evaluación de proyectos de inversión pública*. Gobierno de Costa Rica.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2017a). *Guía de evaluabilidad: Orientaciones metodológicas para la evaluabilidad de intervenciones públicas*. Gobierno de Costa Rica.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2017b). *Manual de evaluación para intervenciones públicas: Gestión de evaluaciones en el Sistema Nacional de Planificación*. Gobierno de Costa Rica.
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2024). *Normas Técnicas de Inversión Pública*.
<https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/5nq7A6UnRA6vPgfyTNI8Q>
- Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2025). *Oficio N.º MIDEPLAN-AINV-OF-009-2025*. MIDEPLAN: Gobierno de Costa Rica.
- Mokate, K. M. (2000). *El monitoreo y la evaluación: herramientas indispensables de la gerencia social*. Banco Interamericano de Desarrollo, Instituto Interamericano para el Desarrollo Social. <https://virtual.usalesiana.edu.bo/web/practica/archiv/Control%20lectura%20evaluacion.pdf>
- Octavio, M. S. J. (s.f.). *Evaluación de proyectos-FP17-201602*. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/643514?show=full&locale-attribute=es>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (2019). *Mejores criterios para una mejor evaluación: Definiciones revisadas de los criterios de evaluación y principios para su utilización*. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/es/publications/reports/2019/12/better-criteria-for-better-evaluation_f7a307eb/8c1741fb-es.pdf

- Pabón-Hidalgo, J. A. y Trejo-Coral, F. E. (2009). *Manual técnico de mantenimiento periódico para la Red Vial no pavimentada del departamento de Nariño* [Tesis de pregrado, Universidad de Nariño]. <https://sired.udenar.edu.co/11182/1/77609.pdf>
- Perea, O. (2017). *Guía de Evaluación de Programas y Proyectos Sociales*. <https://consaludmental.org/publicaciones/Guiaevaluacionprogramasproyectosociales.pdf>
- Picado, X. (1995). *Hacia la elaboración de indicadores de evaluación*. Revista Centroamericana de Administración Pública, (28-29), 167–186. <https://ojs.icap.ac.cr/index.php/RCAP/article/view/538>
- Poder Ejecutivo de Costa Rica. (1998). *Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Nacional de Vialidad*. Sistema costarricense de información jurídica. https://pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_norma.aspx?param1=NRM&nValor1=1&nValor2=53948&nValor3=58955&strTipM=FN
- Real Academia Española. (2023). *Infraestructura de transporte*. En Diccionario panhispánico del español jurídico. <https://dpej.rae.es/lema/infraestructura-de-transporte>
- Real Academia Española. (2025). *Convenio*. En Diccionario panhispánico del español jurídico. <https://dpej.rae.es/lema/convenio>
- Rivas, F. S. (2016). Aspectos generales a considerar en la evaluación de proyectos. *AKADEMOS*, 77–87.
- Romano, G. y Yacuzzi, E. (2011). *Elementos de la gestión de proyectos*. Universidad del CEMA.
- Sánchez, M., Gil, D. y Martínez, J. (2020). Evaluación del aprendizaje. *ALAMBIQUE*, 4, 6–15.
- Secretaría de Gestión Administrativa. (2023). *Manual de evaluaciones en la obra pública*. Gobierno de Argentina. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/manual_de_evaluaciones_en_la_obra_publica_-_dnit_mop.pdf

Sequeira, W., Hidalgo, A., Fonseca, F., Rodríguez, L., Monge, A., Oconitrillo, E., Rodríguez, F. y Vargas, E. (2024). *Auditoría de los estudios preliminares del proyecto de diseño y construcción de las estructuras para el paso elevado vehicular tipo viaducto, calles marginales, paso inferior y rampas de aceleración y desaceleración en Hatillo 4, intersección calle Costa Rica y Ruta Nacional No.39. Licitación Pública No.2019LN-000019-0006000001.* LANAME:

<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/handle/50625112500/2863>

Serpell, A. y Alarcón, L. F. (2015). *Planificación y control de proyectos.* Ediciones UC.

Solano, R. (2022). *Evaluación de la pertinencia, eficacia y sostenibilidad del modelo de gestión del Centro Cívico por la Paz de Garabito (CCPG), 2015–2021* [Trabajo de grado, Universidad de Costa Rica]. Repositorio Kerwa. https://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/87052/EVALUACI%c3%93N%20DE%20LA%20PERTINENCIA%2c%20EFICACIA%20Y%20SOSTENIBILIDAD%20DEL%20MODELO%20DE%20GESTI%c3%93N%20DEL%20CENTRO%20C%3%8dvICO%20POR%20LA%20PAZ%20DE%20GARABITO%28CCPG%292015-2021_VF.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Stockmann, R. (2011). *Manual de evaluación: Una guía práctica de procedimientos* (1ª ed.). Editorial Universidad de Costa Rica.

Tapella, E. (2007). *El mapeo de actores claves.* Universidad Nacional de Córdoba, Inter-American Institute for Global Change Research (IAI). <https://planificacionsocialunsi.files.wordpress.com/2011/09/quc3a9-es-elmapeo-de-actores-tapella1.pdf>

Torres, K., Ruiz, T., Solís, L. y Martínez, F. (2013). *Calidad y su evolución: una revisión.* Omnia.

Wallace, W. (2014). *Gestión de proyectos.* Edinburgh Business School, Heriot-Watt University.

Weiss, C. H. (1998). *Guía visual del proceso de evaluación de políticas públicas.* España, Comisión de Modernización, Participación Ciudadana y Calidad.

Yamane, T. (1967). *Statistics: An introductory analysis* (2a ed.). Harper and Row.

ANEXOS

Anexo 1. Tamaño de la muestra

Determinación del tamaño de la muestra

A continuación, se describe el proceso utilizado para determinar el tamaño de la muestra para la encuesta aplicada a la población beneficiaria por los proyectos en los distritos Rita, Cariari y Colorado, según el Censo 2011 del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC).

La fórmula aplicada es el producto de la combinación de las siguientes fórmulas:

$$n_0 = \frac{Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{E^2}$$

$$n = \frac{n_0}{1 + \left(\frac{n_0 - 1}{N}\right)}$$

En su creación, se destacan los autores William G. Cochran y Taro Yamane.

- I.4.1. Población: la población objetivo del estudio consiste en 66,063 personas que viven en los distritos de Rita, Cariari y Colorado.
- I.4.2. Nivel de confianza y margen de error: para garantizar la fiabilidad de los resultados, se decidió utilizar un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%.
- I.4.3. Proporción estimada (p): dado que no se dispone de una estimación previa sobre la proporción de la población con la característica de interés, se utilizó una proporción conservadora de $p=0.5$. Este valor maximiza el tamaño de la muestra y asegura un cálculo prudente.
- I.4.4. Cálculo del tamaño de la muestra: utilizando la fórmula para una muestra finita:

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{(N - 1) \cdot E^2 + Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}$$

Donde:

- N=75,923 (tamaño de la población)
- Z=1.96 (valor Z para un nivel de confianza del 95%)
- p=0.5 (proporción estimada)
- E=0.05 (margen de error)

Tabla 1A. Población beneficiaria

Conservación de la superficie de ruedo y sistemas de drenaje de la Ruta Nacional 247, secciones de control 70512, 70513 y 70514. y la 249, secciones de control 70610 y 70620.			
Población beneficiarios			
Serán beneficiadas con el proyecto unas 75 923 personas que viven en los distritos de Rita y Cariari, según el Censo 2011 del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).			
Distrito	Hombres	Mujeres	Total
Rita	13 048,00	11 664,00	24 712,00
Colorado	5 702,00	4 158,00	9 860,00
Cariari	21 713,00	19 638,00	41 351,00
Total	40 463,00	35 460,00	75 923,00

Cálculo:**1. Calcula el numerador:**

$$Z^2 * p * (1 - p) = (1.96)^2 * 0.5 * 0.5 = 3.8416 * 0.25 = 0.9604$$

2. Calcula el denominador:

$$(N - 1) * E^2 + Z^2 * p(1 - p)$$

$$(75,923 - 1) * (0.05)^2 + 0.9604$$

$$75,922 \cdot 0.0025 + 0.9604 = 190.7654$$

3. Calcula n:

$$n = \frac{75,923 * 0.9604}{190.7654} = \frac{72,936.4152}{190.7654} = 382.43$$

Por lo tanto, el tamaño de la muestra para la encuesta es de aproximadamente 382 personas.

Esto asegurará que los resultados sean representativos de la población de 75,923 personas, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%.

Tomando como base el método “Reducción arbitraria de la muestra o submuestreo por conveniencia”, se aplica la encuesta a un 10% del resultado de la muestra de 382 encuestas, y se toma el porcentaje más alto de las respuestas positivas quedando un total de la muestra recomendada para aplicar de:

N=75,923 (tamaño de la población)

Z=1.96 (valor Z para un nivel de confianza del 95%)

p=0.89 (proporción estimada)

E=0.10 (margen de error $ME=Z * \sqrt{\frac{p(1-p)}{n}}$)

Cálculo:**1. Calcula el numerador:**

$$Z^2 * p * (1 - p) = (1.96)^2 * 0.89 * (1 - 0.89) = 0.37$$

2. Calcula el denominador:

$$(N - 1) * E^2 + Z^2 * p * (1 - p) =$$

$$(75,923 - 1) * (0.1)^2 + (1.96)^2 * 0.89 * (1 - 0.89) = 759.60$$

3. Calcula n:

$$n = \frac{75,923 - 0.37}{759.60} = 78$$

Cálculo margen de error:

$$ME = Z * \sqrt{\frac{0.89(1-0.89)}{78}}$$

De acuerdo con lo anterior, el tamaño de la muestra para la encuesta es de 78 personas. Esto asegurará que los resultados sean representativos de la población de 75,923 personas, con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 10%.

Anexo 2. Presupuesto

La correcta gestión del presupuesto para los proyectos de infraestructura es fundamental para culminar con éxito el proceso del proyecto propuesto. A continuación, se detallan los presupuestos por fuente de financiamiento según datos suministrados por la Municipalidad de Pococí que sirvieron como guía financiera durante la implementación del proyecto, proporcionando un marco claro de los compromisos que adquieren las partes en la asignación de los recursos y el control de gastos. A través de una gestión financiera transparente y eficiente, se busca maximizar el impacto positivo del proyecto y asegurar su sostenibilidad a largo plazo. Conservación de la superficie de ruedo y sistema de drenaje de la red vial en lastre con incorporación de un sello de preservación con mezcla asfáltica en la ruta nacional 247, sección 70512, sección 70513 y sección 70514 Pococí Limón.

Tabla 2A. Distribución de costo por actor en la ruta nacional 247

Institución interviene	Cantidad de Kilómetros	Distritos	Monto colones
Total, del costo estimado	32,12	Pococí Limón	3 300 974 111,01
Municipalidad de Pococí			685 194 338,00
CONAVI			585 474 573,02
JAPDEVA			2 030 305 200,00

Fuente: Municipalidad de Pococí.

Conservación de la superficie de ruedo y sistema de drenaje de la red vial en lastre con incorporación de un sello de preservación con mezcla asfáltica en la ruta nacional 249 sección 70616 y sección 70617. Pococí. Limón.

Tabla 2B. Distribución de costo por actor en la ruta nacional 249

Institución interviene	Cantidad de Kilómetros	Distritos	Monto colones
Total, del costo estimado	12,90	Pococí Limón	1 299 672 529,66
Municipalidad de Pococí			297 371 259,76
CONAVI			186 892 269,91
JAPDEVA			815 409 000,00

Fuente: Municipalidad de Pococí.

Anexo 3. Contratación 2024LY-000002-0032000702

Adjudicatario: CONSORCIO MECO-ITP-POCOCI-02

Número de solicitud de contratación: 0062024030200009

Descripción del procedimiento: Conservación de Rutas Nacionales en el Cantón de Pococí, RN-247, RN-249 y RN-814.

Plazo: 40 meses

Disponibilidad de recurso humano e infraestructura administrativa:

El proyecto se llevará a cabo bajo supervisión del Departamento de Obra Pública y Fiscalización de CONAVI.

Procedimientos de control de calidad: Autocontrol de calidad y fiscalización de CONAVI.

Tabla 3A. Distribución de costo por actor en la ruta nacional 247-249 y 814, según la Contratación 2024LY-000002-0032000702

Descripción	Monto en colones	Ruta 247, sección 70512, sección 70513 sección 70514 longitud 32,120 km	Ruta 249, sección 70610 sección 70620 longitud 12,900 km	Ruta-814
Total, del costo estimado	¢8.936.630.297,68	¢4.506.647.966,21	¢1.545.101.660,87	¢537.948.024,62
Municipalidad de Pococí.	¢107.399.254,45	¢673.095.843,28	231.241.267,41	
CONAVI	0	0	0	
JAPDEVA capital de empresas públicas.	¢2.198.890.325,48	¢3.833.552.122,94	1.313.860.393,46	
JAPDEVA Superávit Libre	¢1.020.185.769,60			
JAPDEVA Transferencia de la Junta Administrativa de Desarrollo Portuario de la Zona Atlántica JAPDEVA	¢5.610.154.948,15			

Fuente: SICOP (2025).

Tabla 3B. Cuadro comparativo de los montos presupuestados periodo 2022 al 2025

Conservación de Rutas Nacionales en el Cantón de Pococí	Presupuesto estimado 2024 solicitud de contratación SICOP 0062024030200009.	Monto presupuestado 2022	Monto presupuestado 2025
Ruta 247, sección 70512, sección 70514, longitud 32,120 km.	€5 819 239 758,65	€3 300 974 111,01	€4.506.647.966,21
Ruta 249, sección 70610 sección 70620 longitud 12,900 km	€3 177 390 539,03	€1 299 672 529,66	€1.545.101.660,87
Total	€8 936 630 297,68*	€4.600.646.640,67	€6.051.749.627,08
Diferencia de lo presupuestado 2022 vs con lo adjudicado 2025			€1.451.102.986,41
Diferencia de lo adjudicado vs el presupuesto estimado,	€2 884 880 670,60		

* El monto registrado en Solicitud de contratación SICOP 0062024030200009 es de €8.936.630.297.68 aunque al sumar los montos por línea corresponde a el total de €8.996.630.297,63, para efecto de este estudio se tomará el indicado como total.

De acuerdo con los cuadros anteriores, se pueden observar los siguientes aspectos importantes:

1- Una desalineación entre el presupuesto estimado para 2022 (€8.936.630.297,68) y el monto finalmente adjudicado en 2025 (€6.051.749.627,08), reflejando una reducción del 32,3%. Esta diferencia puede comprometer la ejecución plena de las metas propuestas, si no hay ajuste proporcional al alcance del proyecto.

Además, la disminución respecto al presupuesto 2022 (€8.936.630.297,68 → €6.051.749.627,08) sugiere que no hay una línea clara de continuidad presupuestaria ni una justificación técnica evidente documentada para el ajuste

Se identifican indicios de incongruencia entre el diseño presupuestario inicial y la fase de adjudicación, lo que podría afectar la capacidad del proyecto para cumplir sus metas operativas o técnicas.

2- En la etapa actual (pre-ejecución), la eficacia del proyecto depende de la capacidad del diseño técnico para adaptarse a los recursos adjudicados. Sin información técnica actualizada sobre los cambios en metas físicas, tipo de intervención o extensión por tramo, no se puede garantizar que los objetivos iniciales de conservación se logren íntegramente.

Además, si se mantiene el alcance original con un presupuesto menor, se puede incurrir en riesgos de ejecución deficiente, baja durabilidad de las obras o incumplimiento contractual.

En este punto, la eficacia del proyecto es incierta, ya que no hay evidencia de una revisión formal del alcance o readecuación de metas conforme al nuevo presupuesto.

3- La eficiencia presupuestaria implica lograr más con menos. Si bien la reducción de **¢2 884 880 670,60** respecto al presupuesto estimado podría interpretarse como un ahorro, esto solo sería eficiente si el nuevo diseño técnico conserva la misma calidad, alcance y duración esperada de las intervenciones.

Dado que no se ha informado un rediseño técnico o una optimización documentada del proceso, se corre el riesgo de que esta reducción no responda a una mejora en la relación costo-beneficio, sino a ajustes presupuestarios sin respaldo técnico.

Actualmente, no puede afirmarse que el proyecto sea eficiente, ya que la disminución de recursos no va acompañada de información que garantice el mismo nivel de impacto o beneficio.

Anexo 4. Guía de buenas prácticas en proyectos de convenio de cooperación en infraestructura vial

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

**Programa de posgrado en Administración Pública
con énfasis en Gestión Pública**

**Guía de buenas prácticas en proyectos de
convenio
de cooperación en infraestructura vial**

Karen Hernández Murillo, C19865

Carlos Angulo Méndez, C19862

2025

1. Introducción

La Guía de buenas prácticas en proyectos de convenio de cooperación en infraestructura vial es creada como un mecanismo de buenas prácticas con el propósito fundamental de colaborar en la planificación, preinversión y el diseño de proyectos de infraestructura vial que se realicen bajo la metodología de convenios de cooperación.

Su función principal es brindar aspectos indispensables en la planificación de estos proyectos, de modo que se mitiguen riesgos a la hora de preparar los anteproyectos e inscripción de proyectos en el banco de proyectos de acuerdo con su naturaleza.

En el contexto específico del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), las Municipalidades, instituciones públicas y empresas privadas que se encuentren anuentes a realizar este tipo de convenios, se debe mantener una interconexión esencial entre los insumos, procesos sustantivos de apoyo y productos, de modo que elementos tales como el Presupuesto, el Plan Operativos Institucional (POI) y las normas técnicas alimenten procesos clave, como el Plan Estratégico Institucional y el Sistema de Información, generando productos que contribuyen directamente a la consecución de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

Esta herramienta brindará los aspectos esenciales que se deben considerar antes de iniciar la elaboración del convenio de cooperación.

2. Concepto de convenio de cooperación

Los convenios de cooperación en Costa Rica se establecen entre entidades gubernamentales o privadas para colaborar en proyectos de obra vial, conforme a la Ley de Creación del Consejo de Vialidad, N.º 7798 y su reglamento (Asamblea Legislativa de Costa Rica, 1998). Por ejemplo, la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica decreta la aprobación del Convenio de Cooperación para el

financiamiento de proyectos de inversión del Programa de infraestructura vial y movilidad urbana y del N°4864/OC-CR, financia proyectos de mejora y ampliación de la Red Vial Estratégica y la movilidad urbana en la Gran Área Metropolitana, N.º 9899.

3. Gestión de Proyecto

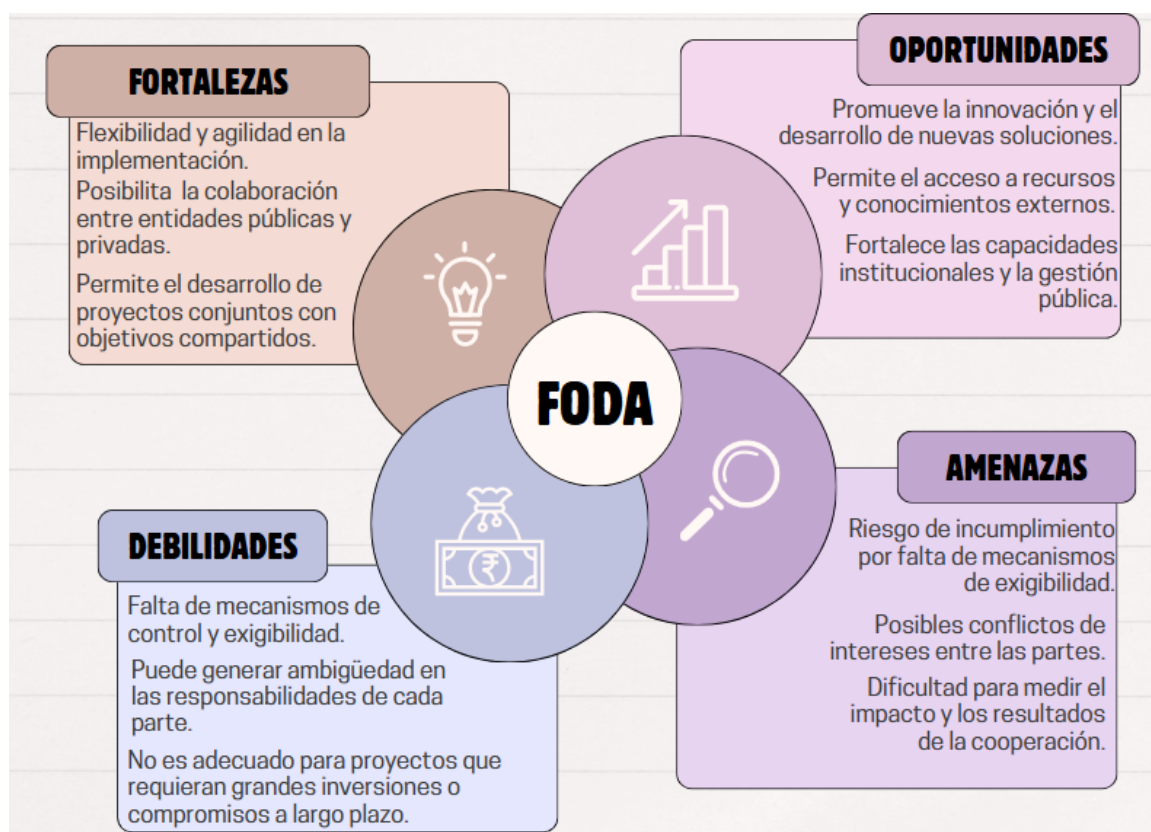
Definición: La gestión de proyectos implica la aplicación de conocimientos, habilidades, herramientas y técnicas para aumentar las probabilidades de obtener un resultado favorable, involucrando la planificación, organización, dirección y control de recursos, así como la asignación de tareas y responsabilidades, gestión de riesgos, seguimiento del progreso y comunicación efectiva (Romano y Yacuzzi, 2011).

4. Diferentes métodos de estructura o formas de realizar proyectos

4.1. Convenio de Cooperación

Un convenio de cooperación es un acuerdo entre dos o más partes (públicas o privadas) que desean colaborar para alcanzar un objetivo común. Estos convenios no suelen generar obligaciones contractuales exigibles, sino que establecen un marco de colaboración y buena fe. No existe una definición legal única, ya que los convenios de cooperación se rigen por los principios generales del derecho y la voluntad de las partes.

Figura 4A. FODA de Convenio de Cooperación



4.2. Alianzas Público-Privadas (APP)

Las APP son acuerdos contractuales a largo plazo entre el sector público y el sector privado para desarrollar, financiar, construir, operar o mantener infraestructuras o servicios de interés público. El sector privado aporta su experiencia y recursos, mientras que el sector público conserva la titularidad y el control del proyecto.

Es importante tener en cuenta que la regulación de las APP en Costa Rica es compleja y está en constante evolución. Además de la Ley General de Contratación Pública, N.º 9986 y su Reglamento, existen otras leyes y regulaciones que pueden ser aplicables a las APP, dependiendo de su sector y objeto. Por lo tanto, es fundamental analizar cada caso en particular y contar con el asesoramiento legal

adecuado para determinar el marco normativo aplicable y los requisitos específicos para la contratación de una APP.3. Concesiones

4.3. Concesión

Una concesión es un tipo de APP en la que el Estado otorga a un privado el derecho a explotar un bien de dominio público o un servicio público por un tiempo determinado, a cambio de un pago (canon) o la prestación de un servicio a los usuarios. Se rigen por la siguiente normativa:

- Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, N°7762, que regula las concesiones de obras públicas y servicios públicos en Costa Rica.
- Reglamento a la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Público, N° 27098-MOPT, la cual desarrolla los procedimientos y requisitos para las concesiones.

4.4. Contratos de Obra Pública

Un contrato de obra pública es un acuerdo entre el Estado y un contratista privado para la construcción, reparación o mantenimiento de una obra pública (carreteras, edificios, puentes, etc.). El contratista se compromete a ejecutar la obra según los planos y especificaciones técnicas, a cambio de un precio determinado. Lo anterior se especifica en la siguiente normativa:

- Ley General de Contratación Pública N.º 9986: regula los contratos de obra pública y establece los procedimientos de licitación y adjudicación.
- Reglamento a la Ley General de Contratación Pública N.º 43808-H: detalla los requisitos y formalidades de los contratos de obra pública.

5. Institución competente en vías nacionales, locales y sus respectivos alcances

La red vial es un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y territorial de Costa Rica. Su adecuada clasificación y distribución permiten una planificación eficiente, una mejor asignación de recursos y una movilidad óptima para la población y los sectores productivos.

La correcta gestión de la red vial asegura la conexión entre comunidades, facilitando el acceso a servicios esenciales como salud, educación, seguridad y comercio.

En Costa Rica, se cuenta con la siguiente clasificación de la red vial según su competencia:

Red Vial Nacional: de acuerdo con la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal N.º 9329, en su artículo 11, Reforma de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, indica:

Se reforma el inciso a) del artículo 2 de la Ley N.º 3155, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de 5 de agosto de 1963, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

"Artículo 2.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

a) Sin perjuicio de las potestades del Consejo Nacional de Vialidad, planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar, con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la

adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional."

Red Vial Cantonal: de acuerdo con la Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal N.º 9329, artículo 2 indica:

La atención de la red vial cantonal, de forma plena y exclusiva, será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio.

La red vial cantonal está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley. (...)

Red Vial Privada: consiste en aquellas que son financiadas con financiamiento privado, por ejemplo, calles en condominios y urbanizaciones privadas, hoteles y proyectos urbanísticos, entre otros. Este tipo de práctica se recomienda en los casos como las autopistas concesionadas (aunque de acceso público, son operadas por empresas privadas bajo contratos con el Estado), ya que, de no ser así, se ve como ventaja que se facilita el acceso a propiedades privadas y complementan la red vial pública, no obstante, su mantenimiento depende del financiamiento privado, lo que puede generar desigualdad en la calidad de nivel de la red y afectar el nivel de servicio de la red vial con que se conecta (nacional o cantonal).

6. Instituciones que pueden participar en los convenios con el CONAVI

Los convenios permiten mejorar la infraestructura vial con diferentes fuentes de financiamiento, además, se permiten agilizar los procesos de construcción y mantenimiento. Aunque en la Ley N.º 7798 de Creación del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) no detalla específicamente los tipos de empresas que pueden establecer convenios con el CONAVI, en la práctica, estas suelen ser los gobiernos locales, instituciones públicas que dentro de su presupuesto y la normativa tengan facultad para hacerlo, y empresa privada, bancos, agencias de cooperación internacional, consultoría e ingeniería especializadas en infraestructura vial. Estas empresas pueden participar en proyectos de construcción, mantenimiento y mejora de la red vial nacional mediante procesos de licitación pública o contratos directos, según lo establecido en la normativa vigente.

7. Ciclo Guía de buenas prácticas en proyectos de convenio de cooperación en infraestructura vial



Fuente: CONAVI, 2025.

8. Criterios básicos que se deben tomar en consideración para establecer un convenio de cooperación

Necesidad	Metodología	Actores	Área relacionada	Normativa	Presupuesto	Requisitos de inscripción de proyectos	Responsable	Seguimiento
Proyecto alcance	BIM	Conavi	Sustantiva-Apoyo			Detallar las guías, lineamientos y los links		Indicar con los links donde le puedo dar seguimiento de acuerdo a la institución
		Gobierno local	Junta directiva-ingeniería de proyecto					
		Institución empresa	ingeniería De proyecto					
		MIDEPLAN	Participación ciudadana					

9. Interinstitucional


Seguimiento interinstitucional

Indicadores de gestión				
Indica el nombre del proyecto	Proyectos propuestos/proyecto concretados	Etapas de proyectos propuestas/etapas concluidas	Plazo de proyecto propuesto/plazo ejecutado	Presupuesto de proyecto programado/presupuesto ejecutado

9. Mecanismos internos del Conavi

Protocolo código IN01.02.01.15 para la gestión y formalización de convenios:

Protocolo para la gestión y formalización de convenios		
Macroproceso	Dirección Superior	
Proceso	Dirección Ejecutiva	
Subproceso	Dirección Ejecutiva	
PROTOCOLO		
Código IN 01.02.01.15 Protocolo para la gestión y formalización de convenios		
Fecha de vigencia	*El presente protocolo rige a partir de la fecha y hora que se indica en la firma digital del aprobador.	
Elaboradores	Lic. Carlos Angulo Méndez Analista del Departamento de Análisis Administrativo	CARLOS ESTEBAN ANGULO MENDEZ (FIRMA) PERSONA FISICA, CPF-01-1135-0225. Fecha declarada: 25/06/2025 10:21:33 AM Esta es una representación gráfica únicamente, verifique la validez de la firma.
	Licda. Karen Hernández Murillo Analista del Departamento de Análisis Administrativo	KAREN HERNANDEZ MURILLO (FIRMA) PERSONA FISICA, CPF-01-0957-0474. Fecha declarada: 26/06/2025 10:19:42 AM
Revisor de Protocolo	Ing. Andrea Soto Rojas Jefe a.i. Departamento de Análisis Administrativo	SYLVIA ANDREA SOTO ROJAS (FIRMA) PERSONA FISICA, CPF-01-0744-0294. Fecha declarada: 27/06/2025 07:44:40 a.m.
Pre aprobadores	Ing. Alexander Guerra Morán Gerente a.i. de Construcción de Vías y Puentes	BILLY ALEXANDER GUERRA MORAN (FIRMA) PERSONA FISICA, CPF-01-1245-0156. Fecha declarada: 27/06/2025 03:54:11 PM Gerente de Construcción de Vías y Puentes
	Ing. Jasón Pérez Anchiá Gerente a.i. de Conservación de Vías y Puentes	JASON ADRIAN PEREZ ANCHIA (FIRMA) PERSONA FISICA, CPF-01-1160-0069. Fecha declarada: 30/06/2025 02:53:48 p. m.
Aprobador	Ing. Mauricio Sojo Quesada Director Ejecutivo a.i.	MAURICIO ANTONIO SOJO QUESADA (FIRMA) PERSONA FISICA, CPF-01-1322-0734. Fecha declarada: 15/07/2025 02:01:58 PM Director Ejecutivo a.i. Esta es una representación gráfica únicamente, verifique la validez de la firma.
Observaciones		

 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES			PROYECTO DE LEY		SEMPRE AVANZANDO		Protocolo para la gestión y formalización de convenios		Código	Página 2 de 23
Elaboradores	Sr. Carlos Angulo Méndez	Analista Departamento de Análisis Administrativo	Sra. Karen Hernández Murillo	Analista Departamento de Análisis Administrativo	IN01.02.01.15 Versión 01					
Revisor de Protocolo	Sra. Sylvia Andrea Soto Rojas	Jefa Departamento a.i. de Análisis Administrativo								
Pre- aprobadores	Sr. Alexander Guerra Morán	Gerente a.i. de Construcción de Vías y Puentes								
	Sr. Jason Pérez Anchia	Gerente a.i. de Conservación de Vías y Puentes								
Aprobador	Sr. Mauricio Sojo Quesada	Director a.i. Ejecutivo								

A. Objetivo

Establecer los pasos y requisitos necesarios para la gestión y formalización de convenios con municipalidades, entes públicos o privados y el CONAVI, garantizando el cumplimiento normativo y la correcta gestión documental y resguardo de cada expediente.

B. Protocolo específico

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.01	Recibirá propuesta por parte del Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes para que se inicie la gestión de un convenio o acuerdo de voluntades con municipalidades, entes públicos o privados y el CONAVI.
00.02	Deberá elaborar e incorporar un cronograma de trabajo con tiempos estimados para cada etapa del convenio, validado por las Gerencias involucradas, y deberá consultar con la Unidad correspondiente para asegurar la viabilidad del tiempo asignado.
00.03	<p>Recopilará y consolidará toda la documentación relevante² para la elaboración del convenio,³ la cual se detalla a continuación:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Documentación relevante por parte de la Municipalidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitud formal con acuerdo del Consejo Municipal autorizando la suscripción del convenio. 2. Justificación de la importancia, problema a resolver, alcance, situación actual y beneficios e impacto para el cantón. 3. Personería jurídica digital (firmada digitalmente). 4. Nombramiento del alcalde vigente.

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.03	<ol style="list-style-type: none"> 5. Descripción detallada de aportes, estimación económica y compromiso explícito de cumplimiento. 6. Datos del responsable técnico de la Municipalidad (nombre, correo, teléfono, etc.). 7. Criterio legal del Área Legal Municipal respecto a la intervención en Red Vial Nacional, incluyendo análisis del documento DFOE-DL-0153-(02012)-2021 de la Contraloría General de la República. 8. Certificación de disponibilidad de recursos (cuando aplique). 9. Cualquier información adicional pertinente para redactar el borrador del convenio. 10. Cuando el proyecto no esté inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN, deberá preparar el estudio de perfil conforme las indicaciones del Departamento de Planificación Estratégica de la Dirección de Planificación Institucional del CONAVI, y aplicando la guía respectiva emitida por Mideplan, acorde con la tipología de proyecto. <p><input checked="" type="checkbox"/> Documentación relevante por parte de un Ente Público:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitud formal y acuerdo de Junta Directiva (si existe) autorizando la suscripción del convenio. 2. Justificación de la importancia, problema a resolver, alcance, situación actual, beneficios e impacto para la comunidad, la zona o región. 3. Criterio legal fundamentado que respalde la competencia de la entidad para suscribir convenios. 4. Personería jurídica digital (firmada digitalmente). 5. Nombramiento del representante legal. 6. Descripción detallada de aportes, estimación económica y compromiso formal de cumplimiento. 7. Datos del responsable técnico del Ente Público. 8. Certificación de disponibilidad de recursos (cuando aplique). 9. Cualquier información adicional pertinente para el borrador del convenio. 10. Cuando el proyecto no esté inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN, deberá preparar el estudio de perfil conforme las indicaciones del Departamento de Planificación

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.03	<p>Estratégica de la Dirección de Planificación Institucional del CONAVI, y aplicando la guía respectiva emitida por Mideplan, acorde con la tipología de proyecto.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Requisitos que debe completar el actor privado:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certificación de personería jurídica emitida por el Registro Nacional (en caso de sociedades). 2. Acuerdo consorcial que designe al representante legal, si se trata de un consorcio. 3. Poder notarial que autorice al firmante si no es el gerente general o representante legal inscrito. 4. Adjuntar copia cédula de identidad del representante legal, o pasaporte/documento equivalente si es extranjero. 5. Identificación completa del representante legal: nombre completo, número de cédula o pasaporte/documento equivalente si es extranjero, estado civil y domicilio. 6. Presentación de la personería jurídica vigente de la empresa o consorcio. 7. Presentación de los poderes de representación otorgados al firmante (si aplica). 8. Aporte del acuerdo consorcial que otorga facultades de representación para firmar el acuerdo (si aplica). 9. Aporte de actas o resoluciones internas de la empresa que respalden su participación en el acuerdo. 10. Indicar si la infraestructura a construir se ubicará en un terreno privado o concesionado. 11. Confirmación por escrito de la disponibilidad de los terrenos y espacios necesarios para la ejecución de la obra. 12. Presentación de los planos aprobados y numerados que se mencionarán en el acuerdo. 13. Compromiso con el diseño, ejecución y supervisión de la obra. 14. Declaración de garantía de calidad y cumplimiento de normas técnicas. 15. Indicación de los recursos técnicos y humanos asignados al proyecto.

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.03	<p>16. Presentación de un cronograma tentativo de actividades.</p> <p>17. Descripción de los procedimientos de control de calidad y seguridad en obra.</p> <p>18. Listado de equipo y materiales que se utilizarán en la ejecución del proyecto.</p> <p>19. Costo estimado de la colaboración o inversión que realizará en el proyecto.</p> <p>20. Declaración del valor referencial de la obra y de los aportes en especie (materiales, personal, equipos).</p> <p>21. Nombres y datos de contacto de los profesionales responsables del proyecto por parte del actor privado.</p> <p>22. Acreditaciones profesionales de los responsables técnicos (ingenieros, especialistas en seguridad, etc.).</p> <p>23. Dirección física y electrónica del actor privado para recibir notificaciones.</p> <p>24. Procedimiento definido para informar cualquier cambio en la dirección o en los datos de contacto.</p> <p>25. Declaración jurada de No conflicto de intereses con CONAVI o su personal involucrado en el Convenio.</p> <p>26. Firma del representante legal.</p> <p>27. Cuando el proyecto no esté inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN, deberá preparar el estudio de perfil conforme las indicaciones del Departamento de Planificación Estratégica de la Dirección de Planificación Institucional del CONAVI, y aplicando la guía respectiva emitida por Mideplan, acorde con la tipología de proyecto.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Documentación relevante por parte del CONAVI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oficio de Gerencia o Dirección que describa el objeto y alcance del convenio. 2. Descripción de aportes del CONAVI, estimación económica y compromiso explícito y los objetivos claros y medibles que permitan asegurar la rendición de cuentas. 3. Datos del responsable técnico por parte del CONAVI. 4. Plazo de ejecución del convenio.

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.03	5. Si los recursos provienen de una contratación: <ol style="list-style-type: none"> 1. Número de contratación. 2. Objeto de la contratación. 3. Estado actual de la contratación (avance del proceso licitatorio o de la fase de ejecución, según corresponda). 4. Plazo de ejecución del contrato. 5. Fecha de inicio y fecha prevista de finalización. 6. Vinculación con el Plan Estratégico Nacional (PEN), Plan Estratégico Sectorial, Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP), Plan Estratégico Institucional (PEI), Portafolio de Proyectos Institucional (PPI), Plan Operativo Institucional (POI). 7. Cualquier información relacionada. 6. Certificación de disponibilidad de recursos (cuando aplique). 7. Toda información adicional pertinente para la elaboración del borrador del convenio.
00.04	Consultará al Departamento de Planificación Estratégica si el proyecto propuesto está inscrito en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN.
00.05	El ingeniero de zona o de proyecto, en conjunto con la (s) Gerencia (s) involucrada (s), deberá: <ul style="list-style-type: none"> • Identificar riesgos potenciales que puedan afectar la ejecución del convenio, tales como: incumplimientos contractuales, atrasos en la ejecución, falta de disponibilidad de recursos financieros o técnicos. • Proponer el Plan de Mitigación para los riesgos identificados no aceptables⁴, incluyendo responsabilidades y plazos para abordarlos.

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.06	Solicitará al Departamento de Planificación Estratégica, los lineamientos y los requisitos del estudio que deberá desarrollar la municipalidad o el ente público o privado solicitante del convenio, según el monto de la inversión total: i) procedimiento abreviado con requerimientos simplificados para proyectos con monto de inversión inferior al límite definido para la licitación reducida, ii) procedimiento abreviado con requerimientos simplificados para proyectos cuyos montos de inversión corresponden con los rangos establecidos para la licitación menor y iii) proyectos de obra pública cuyo monto de inversión sea igual o superior al límite inferior definido para la licitación mayor y la tipología del mismo ⁵ .
00.07	Asegurará que se cumplan todos los requisitos mínimos ⁶ y documentación para la formalización del convenio o acuerdo de voluntades con la entidad involucrada.
00.08	Verificará que las solicitudes sean presentadas de manera formal y cumplan con los criterios establecidos por la institución.
00.09	Supervisará y validará que los documentos cuenten con firmas digitales cuando corresponda y sean remitidos en formatos oficiales.
00.10	Coordinará con las instancias necesarias para garantizar que los recursos de personal y financieros comprometidos dentro del convenio estén debidamente certificados, garantizando así la transparencia y la vialidad técnica y operativa.
00.11	Brindará apoyo administrativo en la fase de elaboración y el seguimiento a las partes involucradas en la suscripción del convenio.
00.12	Solicitará y verificará que en el POI respectivo se incluyan los recursos necesarios para cumplir los compromisos asumidos por el CONAVI.

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.13	Validará, en coordinación con la Dirección de Planificación Institucional y el Departamento de Planificación Estratégica, que los convenios estén alineados con el Plan Nacional de Desarrollo (PND), el Plan Estratégico Institucional (PEI) del CONAVI o con una necesidad específica priorizada dentro del banco de proyectos institucionales. Esta validación deberá incluir los casos en que los convenios respondan a un recurso de amparo, una gestión de la Defensoría de los Habitantes o un amparo de legalidad, entre otros.
00.14	Deberá actualizar la información en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (en adelante BPIP), al menos cada tres meses, en las fechas que establezcan los Departamentos de Planificación Estratégica y de Seguimiento y Evaluación y presentar los informes de seguimiento que sean solicitados para la rendición de cuentas.
00.15	Deberá elaborar y custodiar un informe de evaluación posterior del convenio, que analice el cumplimiento de los objetivos establecidos, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> • Indicadores de cumplimiento. • Evidencia documental (actas, fotografías, reportes). • Nivel de cumplimiento. • Evaluación de sostenibilidad y trazabilidad en el tiempo del producto o infraestructura generada y lecciones aprendidas⁷ y recomendaciones. • Difusión de las lecciones aprendidas a las unidades organizativas pertinentes, con el fin de fortalecer y optimizar la gestión de futuros convenios.

00. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
De las responsabilidades del Ingeniero¹ de la Gerencia involucrada en el Convenio o el Acuerdo de Voluntades	
Responsable de seguimiento: Gerente de Conservación de Vías y Puentes y/o Gerente de Construcción de Vías y Puentes	
00.16	<p>Deberá incluir en el BPIP el informe de cierre de proyecto (convenio) según los lineamientos de MIDEPLAN, para ello elaborará y registrará el compilado de formularios requeridos para el proceso de cierre de proyectos en el CONAVI y que reflejen los acuerdos alcanzados por todos los actores involucrados.</p> <p>Los formularios a completar son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • F20.00.0.43 Acta de recepción provisional de obra, bien o servicio. • F20.00.0.44 Acta de recepción definitiva de obra, bien o servicio. • F20.00.0.39 Informe de cierre para finiquito, bien o servicio del CONAVI. • F20.00.0.41 Finiquito de obra, bien o servicio. • F20.00.0.42 Comunicado de aprobación de finiquito de obra, bien o servicio. • F20.00.0.40 Resolución de cierre de obra, bien o servicio. • F20.00.0.38 Informe resumen del contrato.

01. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
Por parte de las Municipalidades	
De las responsabilidades del Gerente de Construcción de Vías y Puentes y/o Gerente de Conservación de Vías y Puentes.	
01.01	Analizará la descripción detallada de los aportes de la Municipalidad y su estimación económica.
01.02	Coordinará con el ingeniero responsable de la supervisión técnica y coordinación del convenio.
01.03	Verificará la certificación de disponibilidad de recursos (si procede).

01.04	Determinará la conveniencia institucional y la factibilidad de suscribir el convenio valorando además de aspectos técnicos y la disponibilidad de recursos, la alineación con los objetivos estratégicos del CONAVI y el interés público; y emitirá su recomendación al Director Ejecutivo, y le informará si es necesario inscribir previamente el proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN, bajo cuál modalidad (simplificada o no) y tipología (cuando corresponda).
01.05	Emitirá el respectivo aval técnico cuando sea requisito para inscribir el proyecto en el BPIP de MIDEPLAN, siempre que la decisión del Director Ejecutivo sea la de formalizar el convenio o carta de intenciones.
De las responsabilidades del Gerente de Gestión de Asuntos Jurídicos	
01.06	Revisará la personería jurídica de la Municipalidad en versión digital con firma digital.
01.07	Verificará el documento de nombramiento del alcalde.
01.08	Evaluará y aprobará el criterio legal sobre la facultad de intervención en la Red Vial Nacional.
01.09	Deberá incluir para todos los tipos de convenios explícitamente la verificación de posibles conflictos legales con otros convenios o regulaciones existentes no mencionadas explícitamente.
01.10	Emitirá su recomendación al Director Ejecutivo antes de que se presente al Consejo de Administración con el fin de detectar cualquier problema a tiempo.
De las responsabilidades del Director Ejecutivo	
01.11	Analizará la solicitud formal de la municipalidad, el ente público o privado, dirigida al Director Ejecutivo y las recomendaciones del Gerente de Conservación de Vías y Puentes o de Construcción de Vías y Puentes, según corresponda, y del Gerente de Gestión de Asuntos Jurídicos.
01.12	Decidirá sobre el archivo de la solicitud de convenio (brindando respuesta al interesado e indicando las razones) o la continuidad de la misma, para lo cual solicitará la elaboración del borrador de convenio y de ser necesario, la inscripción del proyecto en el BPIP de MIDEPLAN.
01.13	Remitirá el borrador de convenio al Consejo de Administración, para su valoración y eventual aprobación, indicando expresamente si el proyecto se encuentra inscrito en el BPIP de MIDEPLAN o el estado de avance en el proceso de inscripción y que, en caso de aprobación por parte del Órgano Colegiado, firmará el convenio siempre que el proyecto se encuentre inscrito en el BPIP, caso contrario, quedará sujeta a dicha inscripción.
01.14	Gestionará, la carta oficial firmada digitalmente que debe dirigir al ministro de MIDEPLAN solicitando la inscripción del proyecto.

01.15	Deberá documentar por escrito, de forma clara y fundamentada cada una de las decisiones que adopte, tales como el archivo de una solicitud, la aprobación de un borrador u otras actuaciones que correspondan.
De las responsabilidades de Dirección de Planificación Institucional Jefatura del Departamento de Planificación Estratégica	
01.16	Indicará al ingeniero de proyecto o de zona, los lineamientos y los requisitos del estudio que deberá desarrollar la municipalidad o el ente público o privado solicitante del convenio, según el monto de la inversión total: i) procedimiento abreviado con requerimientos simplificados para proyectos con monto de inversión inferior al límite definido para la licitación reducida, ii) procedimiento abreviado con requerimientos simplificados para proyectos cuyos montos de inversión corresponden con los rangos establecidos para la licitación menor y iii) proyectos de obra pública cuyo monto de inversión sea igual o superior al límite inferior definido para la licitación mayor y la tipología del mismo ⁸ .
01.17	Revisará el estudio presentado por la municipalidad, el ente público o privado que solicita el convenio y emitirá sus observaciones, para que se ajuste y cumpla con los lineamientos de MIDEPLAN para la inscripción en el Banco de Proyectos de Inversión Pública, según el monto de inversión y la tipología de proyecto (cuando así aplique).
01.18	Revisará que el estudio Microsoft Office Userincorpore las observaciones planteadas y en caso de aprobación, procederá según disponen las Normas Técnicas de Inversión Pública vigentes, ya sea completando el módulo digital del BPIP para proyectos a los que aplica el procedimiento abreviado simplificado o solicitando la revisión de la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS) del MOPT y de MIDEPLAN para los proyectos cuya inversión sea igual o superior al límite inferior definido para la licitación mayor.
01.19	Implementará las observaciones y recomendaciones que realicen la SPS y MIDEPLAN al estudio presentado por la municipalidad, el ente público o privado que solicita el convenio y remitirá el documento corregido nuevamente a la SPS para continuar el proceso de inscripción.
01.20	Solicitará el aval técnico al gerente de Conservación de Vías y Puentes o de Construcción de Vías y Puentes, según corresponda; una vez aprobado el estudio tanto por la SPS como por MIDEPLAN y lo remitirá al MOPT con los documentos necesarios para solicitar el aval sectorial y el informe sectorial que respalda dicho aval.

01.21	Remitirá al Director Ejecutivo requerimiento para que gestione la carta oficial firmada digitalmente, dirigida al (la) Ministro (a) de MIDEPLAN, solicitando la inscripción del proyecto en el BPIP, adjuntando borrador del oficio a suscribir por el Director Ejecutivo.
01.22	Realizará el proceso de registro en línea a través de la página web de Mideplan, utilizando el sistema indicado para tal fin y adjuntará los requerimientos de información digital en formato PDF o Excel según corresponda en el Módulo del BPIP, según lo dispuesto en las Normas Técnicas de Inversión Pública.
01.23	Notificará a la Dirección Ejecutiva, la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes o de Construcción de Vías y Puentes, según corresponda y de Gestión de Asuntos Jurídicos el código de inscripción del proyecto en el BPIP.

02. Protocolo para la gestión y formalización de convenios

Por parte de un Ente Público

De las responsabilidades del Gerente de Construcción de Vías y Puentes y/o Gerente de Conservación de Vías y Puentes.

02.01	Analizará la descripción detallada de los aportes del Ente Público y su estimación económica.
02.02	Verificará la certificación de recursos (si procede).
De las responsabilidades del Gerente de Gestión de Asuntos Jurídicos	
02.03	Evaluará el criterio legal que respalde la facultad de la entidad para suscribir convenios.
02.04	Revisará la personería jurídica de la entidad en versión digital con firma digital.
02.05	Verificará el documento de nombramiento del representante legal.
De las responsabilidades del Director Ejecutivo	
02.06	Revisará y validará la solicitud formal aprobada por la Junta Directiva (si aplica) dirigida al Director Ejecutivo.

03. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
Por parte de un Ente Público	
De las responsabilidades del Gerente de Construcción de Vías y Puentes y/o Gerente de Conservación de Vías y Puentes.	
03.01	Analizará la descripción detallada de los aportes del CONAVI y su estimación económica.
03.02	Coordinará con el funcionario responsable de la supervisión técnica y coordinación del convenio.
03.03	Verificará la certificación de recursos (si procede).
De las responsabilidades del Gerente de Gestión de Asuntos Jurídicos	
03.04	Verificará si los recursos provienen de una contratación, asegurando que se indique el número de contratación y detalles de su estado.
De las responsabilidades del Director Ejecutivo	
03.05	<p>Priorizará la atención y tramitación de los convenios conforme a los objetivos previamente definidos, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impacto del proyecto en la red vial nacional • Urgencia de la intervención • Valor estratégico institucional • Viabilidad técnica, jurídica y financiera del convenio.
03.06	Revisará y validará el oficio de la Gerencia o Dirección donde se describa el objeto y alcance del convenio.
03.07	Aprobará el plazo de ejecución del convenio.
03.08	Aprobará el Acuerdo de Voluntades en representación del Consejo Nacional de Vialidad, conforme al acuerdo N.º 12 del Acta N.º 28-2024, de la sesión ordinaria del 24 de junio de 2024, que le otorga la facultad expresa para formalizar este tipo de convenios.

04. Protocolo para la gestión y formalización de convenios	
Por parte de una empresa privada	
De las responsabilidades del Gerente de Construcción de Vías y Puentes y/o Gerente de Conservación de Vías y Puentes.	
04.01	Recibirá y verificará que la propuesta de colaboración presentada por el actor privado sea técnicamente viable y compatible con los planes y prioridades institucionales en materia de infraestructura vial.
04.02	Emitirá el criterio técnico correspondiente sobre el diseño, ejecución y supervisión de la obra, validando los planos aprobados, cronogramas, equipos y materiales que serán utilizados por el actor privado, así como los procedimientos de control de calidad y seguridad.
De las responsabilidades del Gerente de Gestión de Asuntos Jurídicos	
04.03	Revisará la documentación legal aportada por el actor privado, incluyendo la personería jurídica, poderes de representación, actas consorciales (si aplica), y demás requisitos legales conforme a la normativa vigente.
04.04	Verificará que el marco normativo que rige el acuerdo esté correctamente citado y fundamentado en el texto del convenio, incluyendo la Ley N.º 7798 y su reglamento, así como la Ley N.º 9789.
04.05	Emitirá el criterio jurídico que respalde la procedencia de la suscripción del Acuerdo de Voluntades, incluyendo la legalidad de la representación, el régimen aplicable, las obligaciones asumidas por las partes y la procedencia de eventuales adendas o prórrogas.

Anexo 5. Cuestionario aplicado a la comunidad

Encuesta para la Ruta 247

Convenio de Cooperación: el caso de la Ruta Nacional 247 Distrito Rita y Colorado, en Pococí, Limón

Esta encuesta se realiza con fines académicos como parte del trabajo final de graduación para la Maestría en Gestión Pública, titulado "Evaluación del diseño y proceso del Convenio de Cooperación: el caso de la Ruta Nacional 247 Distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón".

Esta encuesta es anónima y no hay respuestas correctas o incorrectas.

OBJETIVO GENERAL

Evaluar la pertinencia, congruencia, eficacia y eficiencia del diseño, proceso e implementación del convenio para la Ruta 247 Distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón, considerando las necesidades de la ciudadanía y la normativa nacional aplicable.

A. Datos generales del encuestado (Marque con una X la opción seleccionada)

1. ¿Cuál es su rango de edad?
 - a. 20 a 25 años
 - b. 26 a 30 años
 - c. 31 a 45 años
 - d. 46 años o más

2. ¿Cuántos años lleva utilizando la ruta seleccionada?

- a. Menos de un año
- b. Entre uno y dos años
- c. Entre dos y tres años
- d. Más de tres años

B. Conocimiento del proyecto

3. ¿Sabe usted que este proyecto de infraestructura vial se realizó mediante un convenio de cooperación entre CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA?

- a. Sí
- b. No

4. ¿Conoce los objetivos de desarrollo de los proyectos de infraestructura para la Ruta 247 (33,56 km) distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?

- a. Sí
- b. No

C. Pertinencia y necesidad de una propuesta de solución

5. ¿Considera usted que las medidas de mantenimiento en la Ruta 247 fueron tomadas mediante consenso social (población objetivo, otros involucrados) en relación con los objetivos de la intervención?

- a. Sí
- b. No
- c. NS/NR

6. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

7. ¿Cree usted que se tomaron en cuenta las preocupaciones y sugerencias de la población objetivo en la definición del convenio en los proyectos de infraestructura vial para la Ruta 247 ¿Distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?
- a. Sí
 - b. No
8. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.
9. ¿Considera usted que se han establecido los canales de comunicación para informar los procesos realizados por los representantes del convenio para la toma de decisiones sobre la intervención de los proyectos de infraestructura vial en la Ruta 247?
- a. Sí
 - b. No
10. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

D. Congruencia y necesidad de una propuesta de solución

11. ¿Considera que la intervención propuesta se alinea de manera efectiva con los objetivos y necesidades específicas del problema central que busca resolver?
- a. Sí
 - b. No
 - c. NS/NR
 - d. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

12. ¿Considera usted que han cambiado las prioridades de la población beneficiaria desde la definición de la intervención? En caso afirmativo, ¿se ha adaptado la intervención a dichos cambios?

- a. Sí
- b. No
- c. NS/NR
- d. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

E. Eficacia y necesidad de una propuesta de solución

13. Según su criterio, ¿qué porcentaje de las metas del proyecto se ha logrado en comparación con lo propuesto inicialmente?

- a. Menos o igual al 25%
- b. Mayor al 25% pero menor al 50%
- c. Mayor al 50% pero menor al 75%
- d. Mayor al 75%

14. ¿Ha tenido dificultades para acceder a la información sobre la intervención en la Ruta 247 ¿Distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?

- a. Sí
- b. No
- c. NS/NR

15. Si la respuesta es sí, mencione las dificultades encontradas.

16. ¿Sabe usted quiénes aportan los recursos (humanos, financieros, etc.) para la implementación de la intervención en la Ruta 247 Distrito Rita y Colorado en Pococí, ¿Limón?
- a. Sí
 - b. No
 - c. CONAVI
 - d. Municipalidad de Pococí
 - e. JAPDEVA
 - f. NS/NR
17. ¿Considera usted que la intervención en la Ruta 247 Distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón, ¿se cumplió en el tiempo planificado?
- a. Sí
 - b. No
 - c. NS/NR
18. ¿Cómo calificaría la coordinación y colaboración entre la Municipalidad, el CONAVI y JAPDEVA para lograr el avance de las obras en la intervención en la Ruta 247 Distrito Rita y Colorado en Pococí, ¿Limón?
- a. Alta
 - b. Baja
 - c. Nula
 - d. NS/NR

F. Eficiencia y necesidad de una propuesta de solución

19. ¿En qué medida considera usted que los recursos económicos y humanos han sido aplicados de manera que maximicen los resultados obtenidos en la intervención en la Ruta 247 ¿Distrito Rita y Colorado en Pococí, Limón?

- a. Alta
- b. Baja
- c. Nula
- d. NS/NR

Encuesta para la Ruta 249

Convenio de cooperación: el caso de la Ruta Nacional 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón

Esta encuesta se realiza con fines académicos como parte del trabajo de final de graduación para la Maestría en Gestión Pública, titulado "Evaluación del diseño y proceso del Convenio de Cooperación: el caso de la Ruta Nacional 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón".

Esta encuesta es anónima y no hay respuestas correctas o incorrectas.

OBJETIVO GENERAL

Evaluar la pertinencia, congruencia, eficacia y eficiencia del diseño, proceso e implementación del convenio para la Ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, considerando las necesidades de la ciudadanía y la normativa nacional aplicable.

A. Datos Generales del Encuestado(Marque con una X la opción seleccionada)

1. ¿Cuál es su rango de edad?

- a. 20 a 25 años
- b. 26 a 30 años
- c. 31 a 45 años
- d. 46 años o más

2. ¿Cuántos años lleva utilizando la ruta seleccionada?

- a. Menos de un año
- b. Entre uno y dos años
- c. Entre dos y tres años
- d. Más de tres años

B. Conocimiento del proyecto

3. ¿Sabe usted que este proyecto de infraestructura vial se realizó mediante un convenio de cooperación entre CONAVI, la Municipalidad de Pococí y JAPDEVA?

- a. Sí
- b. No

4. ¿Conoce los objetivos de desarrollo de los proyectos de infraestructura para la Ruta 249 (12,9 km) Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón?

- a. Sí
- b. No

C. Pertinencia y necesidad de una propuesta de solución

5. ¿Considera usted que las medidas de mantenimiento en la Ruta 249 fueron tomadas mediante consenso social (población objetivo, otros involucrados) en relación con los objetivos de la intervención?

- a. Sí
- b. No
- c. NS/NR

7. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

8. ¿Cree usted que se tomaron en cuenta las preocupaciones y sugerencias de la población objetivo en la definición del convenio en los proyectos de infraestructura vial para la Ruta 249 ¿Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón?

- a. Sí
- b. No

8. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

9. ¿Considera usted que se han establecido los canales de comunicación para informar los procesos realizados por los representantes del convenio para la toma de decisiones sobre la intervención de los proyectos de infraestructura vial en la Ruta 249?

a. a. Sí

b. b. No

10. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

D. Congruencia y necesidad de una propuesta de solución

11. ¿Considera que la intervención propuesta se alinea de manera efectiva con los objetivos y necesidades específicas del problema central que busca resolver?

○ a. Sí

○ b. No

○ c. NS/NR

○ d. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

13. ¿Considera usted que han cambiado las prioridades de la población beneficiaria desde la definición de la intervención? En caso afirmativo, ¿se ha adaptado la intervención a dichos cambios?

○ a. Sí

○ b. No

○ c. NS/NR

○ d. En caso de que considere necesario, puede ampliar su respuesta.

E. Eficacia y necesidad de una propuesta de solución

13. Según su criterio, ¿qué porcentaje de las metas del proyecto se ha logrado en comparación con lo propuesto inicialmente?

- a. Menos o igual al 25%
- b. Mayor al 25% pero menor al 50%
- c. Mayor al 50% pero menor al 75%
- d. Mayor al 75%

14. ¿Ha tenido dificultades para acceder a la información sobre la intervención en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón?

- a. a. Sí
- b. b. No
- c. c. NS/NR

15. Si la respuesta es sí, mencione las dificultades encontradas.

16. ¿Sabe usted quiénes aportan los recursos (humanos, financieros, etc.) para la implementación de la intervención en la Ruta 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón?

- a. a. Sí
- b. b. No
- c. c. CONAVI
- d. d. Municipalidad de Pococí
- e. e. JAPDEVA
- f. f. NS/NR

17. ¿Considera usted que la intervención en la Ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, ¿se cumplió en el tiempo planificado?

- a. a. Sí
- b. b. No
- c. c. NS/NR

18. ¿Cómo calificaría la coordinación y colaboración entre la Municipalidad, el CONAVI y JAPDEVA para lograr el avance de las obras en la intervención en la Ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, ¿Limón?

- a. a. Alta
- b. b. Baja
- c. c. Nula
- d. d. NS/NR

F. Eficiencia y necesidad de una propuesta de solución

19. ¿En qué medida considera usted que los recursos económicos y humanos han sido aplicados de manera que maximicen los resultados obtenidos en la intervención en la Ruta 249 ¿Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón?

- a. Alta
- b. Baja
- c. Nula
- d. NS/NR

Anexo 6. Guía de entrevista para funcionarios

Transcripción de entrevista del funcionario de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

Objetivo: Recopilar información estratégica sobre la planificación, implementación y evaluación de los convenios de cooperación de las Rutas 247 Distrito Rita, y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, desde una perspectiva de alto nivel.

- Nota: Esta entrevista se realiza con fines académicos en el marco del trabajo final de graduación para la Maestría en Gestión Pública, y no hay respuestas correctas ni incorrectas.

Sección 1: Información general del entrevistado

Organización/Institución: Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

Cargo/Posición: Coordinador Unidad de Gestión de Desarrollo, JAPDEVA.

Relación con las rutas 247 Distrito Rita, y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón:

Fecha de la entrevista: miércoles 23 de octubre de 2024.

Sección 2: Preguntas correspondientes al proyecto de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado, en Pococí, Limón y la ruta 249 distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón.

JAPDEVA cuenta con más de 60 años de trabajar en la parte de desarrollo, de manera coordina con diferentes tiendas de gobiernos locales o en tienda el MOPT, en distintos momentos de la historia, no cabe duda que tenemos en la provincia de Limón un gran reto porque tenemos mucha ruta terciaria y mucha zona productiva casualmente en las rutas 247 y 249 se presenta la siembra de banano, la piña,

ganadería, destinos turísticos, ósea, puedo hablarle de un corredor fronterizo que estamos llegando prácticamente hasta la Isla Calero con la ruta 247 y entonces hasta un tema de seguridad nacional se vuelve verdad? Pero lamentablemente por las limitaciones que todos sabemos que existen en la institucionalidad no se había logrado llegar a un buen término de una condición de superficie de rodamiento en asfalto porque habían limitaciones sino es a través de alianzas estratégicas y pues no consiguen hacerlo y aunque sea en este momento un espesor de 5 cm la idea es que por lo menos para allá la próxima mejora que se pueda hacer, se le metan mayor espesor, posiblemente en alguna medida que se incremente el tránsito promedio diario porque se vuelven rutas más atractiva.

El sentido de que en algunas medidas agrega tu equipo JAPDEVA y hacia trabajos en conjunto con el MOPT, pero con el tema de la entrada en vigencia de la terminal de contenedores de Mohín, nos volvimos más gestores de proyectos, entonces ahora lo que hacemos es bueno en estos proyectos que estamos para estudiar ahorita participa activamente la Municipalidad y CONAVI en la aporte de financiamiento y supervisión.

Como se llega la idea de realizar el convenio: JAPDEVA ley 3091 art. 2 mandato de ley tiene como mandato de ley la promoción del desarrollo socioeconómico de la vertiente del Atlántico, entonces como yo le decía que a través de la historia ha intervenido en algunos proyectos, la historia de las rutas 247 es un trabajo en conjunto de hace más de 30 años entre JAPDEVA y el MOPT para hacer el camino que en particular llega hasta Isla Calero es corredor Fronterizo al otro lado lo que está pasando en el Río San Juan. Entonces ahí un espíritu de ese desarrollo aparte de esto tenemos zonas productoras y ser nosotros parte portuaria, pues algunos de estos productores terminan con sus contenedores en nuestra terminal portuaria.

Entonces ahí se da digamos una interacción entre la parte productiva y la parte ya propiamente de la actividad de exportaciones, entonces por supuesto que la Municipalidad como gobierno local se interesa porque se mejora la empleabilidad

se levanta competitividad una serie de factores que digamos propician mayor empleabilidad en el Cantón

En Principio el Gobierno Local plantea las rutas a intervenir, a través de las fuerza vivas que hacen manifestaciones, se sentían abandonadas por poca participación y la comunidad al primer actor que recurre a la Municipalidad y la Municipalidad a la vez ahí siente la necesidad de presentarle a JAPDEVA como proyectos prioritarios estas rutas nacionales, porque según la Ley 8114 la Municipalidad no puede intervenir estos proyectos con base al art. 2, si no me equivoco también de la ley de caminos casi por excepción la Municipalidad interviene en el proyecto y luego se sale y con CONAVI se vuelve receptor, digamos del proyecto como tal, ósea la Municipalidad hace todo el proceso de licitación términos de referencia con el acompañamiento de CONAVI y va a ir recibiendo de acuerdo al CR2020 todas las actividades que ahí se desarrollaron en el inventario de necesidades, Pero al final es CONAVI quien recibe el proyecto y lo mete en el plan de mantenimiento, pero la necesidad fue un Híbrido, digamos ahí entre lo que la parte productiva más la necesidad de los habitantes de tener mejores condiciones porque hay escuelas porque hay centros de población centros de salud y una serie de negocios a lo largo de los dos caminos.

1. ¿Cómo se alinea la intervención en la ruta con la estrategia general de desarrollo del país?

Sí, porque incluso para la ruta 247 se está hablando de una conectividad en el corredor fronterizo, se están haciendo conexiones entre rutas principales donde se conectan las rutas 32-247 y isla Calero corredor fronterizo.

2. ¿Cuál es su evaluación sobre la pertinencia y eficacia de los objetivos del proyecto?

En el caso de la ruta 249 sale de la ruta 32, hace un recorrido en la zona productiva del cantón de POCOCÍ prácticamente lo atraviesa totalmente y conecta la ruta 247 en una comunidad que se llama campo 5, ambas se interconectan.

Obviamente, ahí tenemos un reto que va a ser el monitoreo en hablar cuanto se mejoró la productividad, el tránsito promedio diario porque hay mayor cantidad de contenedores haciendo travesía a los habitantes para que eso ocurra.

Fue eficiente el proceso: En cuanto el diseño óptimo pudo haber sido 6 o 7 cm, pero resulta y acontece, que cuando llegamos a MIDEPLAN nos dimos cuenta de que en ese momento la inscripción del proyecto en MIDEPLAN se volvía sumamente engorroso por un cm más o por 2 cm más, entonces ese tema de diseño particularmente ahorita digámoslo de alguna manera. Lo hicimos de lado más seguro para poder avanzar de la manera más rápida y ojo que ya llevamos como dos años en el proyecto y apenas estamos en el proceso licitatorio. Si nos hubiéramos ido con 6 o 7 cm y se va con la guía de MIDEPLAN, posiblemente todavía estuviéramos en la inscripción del proyecto ante MIDEPLAN se lo confieso, verdad que es de carácter de una limitación que tuvimos ahí.

3. ¿Cómo se garantiza la coherencia entre los objetivos del proyecto y las políticas nacionales?

Nosotros sí o sí nos ocupa hacer uso eficiente de los recursos públicos nosotros tenemos dentro de nuestra misma funcionalidad un plan de acción para atender distintos ejes en la vertiente Atlántica, en tema de la infraestructura las vías de comunicación terrestres son uno de los ejes que tenemos que atender.

El proyecto se encuentra licitatorio. JAPDEVA está financiando varias actividades del inventario de necesidades, Conavi con un contrato 2019 de la subbase. Material selecto, aunque eso estaba en proceso. Cuando nos sentamos a la mesa se propuso prácticamente 25cm y no 15cm digamos si ya habían hecho 10cm, pero entre licitación y ejecución se va a pasar un periodo y con seis meses que usted notó que el camino ya hay pérdida por erosión. Ya, ya hay material que se lava y hay una serie de condiciones entonces. El CONAVI si tenía un contrato en ejecución, pero ese contrato no llegaba hasta asfalto, simplemente eran todos los preliminares, el financiamiento de JAPDEVA si incluye obras de arte algunos pasos que de repente ya se han identificado como brazo que dan problemas que se

contempla conformaciones nuevamente si contempla sustitución préstamo subbase, base y carpeta asfáltica más lo que es demarcación señalización horizontal y vertical.

4. ¿Qué mecanismos se implementan para asegurar la sostenibilidad de los resultados a largo plazo?

En el convenio tienen distintas responsabilidades, el CONAVI participa desde la construcción desde el control de calidad por ser el receptor final no se puede jugar el chance de que a lo largo del desarrollo del proyecto no se estén cumpliendo las especificaciones técnicas y estas las unidades técnicas de la Municipalidad se adaptaron al pliego de condiciones, el trabajo técnico de escritorio del diseño y supervisión es el Conavi y Municipalidad, JAPDEVA lo que hace es una revisión solamente.

5. ¿Cómo se mide el éxito del proyecto y cuáles son los indicadores clave?

Ahorita solamente se metió kilómetro mejorado de superficie de ruedo, pasar de una condición lastre a una condición asfalto, no se metió ningún índice de servicio.

Al CONAVI le interesa que la vida útil de ese camino no sea menor a 5 años para decirle algo entonces todas las especificaciones, calidad de materiales y todos los ensayos que va a estar sobre el proyecto permanentemente apuntan sobre el proyecto permanentemente apuntan en esa dirección.

6. ¿Qué desafíos estratégicos ha enfrentado el proyecto y cómo se han abordado?

El primer desafío fue ponerse de acuerdo porque sinceramente hemos tenido la desventaja en que hacemos acciones aisladas ósea, la Municipalidad hace su intervención el CONAVI hace su intervención y de repente los recursos de JAPDEVA, pues no se ven bien aprovechados y aunque no lo crea en este tema de repente hasta que con la gente de las asadas hay que coordinar porque hay algunas cosas hay que mejorar y no vale imagínese la inversión que estamos haciendo ahorita para que de repente vengan los señores de las asadas y hagan alguna obra

que vaya a atentar verdad contra la vida del proyecto. Entonces ese fue el primer desafío fue la coordinación interinstitucional.

La inscripción de los proyectos que se rigen por la guías en MIDEPLAN van variando desde la obra menor hasta la generación o creación o generación de capital, entonces este tipo de definiciones y ese tipo de guías hacen los proyectos sean en realidad, un poquito más engorrosos de inscribir y eso pues obviamente MIDEPLAN lo tiene claro, han estado trabajando para una actualización de las guías para ver de qué manera se le da una celeridad digamos así, a la inscripción de proyectos que sean de impacto para en estos casos que estamos.

7. ¿Cuál es el impacto esperado de este proyecto en el desarrollo económico y social del país?

La primera expectativa generando condiciones habilitantes es dar oportunidad a que haya mayor inversión, esa inversión privada se transforma primero en empleabilidad entonces bajamos tasas de desempleo y yo le puedo decir que lamentablemente ahorita tenemos números alegres a medias porque uno piensa que ya bajamos la tasa de desempleo porque bajo la gente, pero si hacemos una revisión más a profundidad. Todavía sigue habiendo alguna gente en el margen de la ilegalidad y que no están reportando a la caja que no están pagándole sus extremos laborales como corresponde entonces al dar condiciones, porque de repente los puntos de equilibrio de los costos de sacar producto en esas zonas no sean los mejores porque los caminos te desbaratan los camiones y está esperando ahí al margen de la legalidad bueno. Con una superficie de ruedo con un índice de servicio mejor que el lastre esperamos en Dios que la gente que estaba en informalidad pase a la formalidad y pueda mejorar en sí los ingresos. La empleabilidad esperamos que venga de la mano con una mayor inversión privada en la zona porque tienes fácilmente acceso a la ruta principal como es la ruta 32.

8. ¿Existen políticas específicas para asegurar la inclusión y equidad en el acceso a los beneficios del proyecto?

Este literalmente desde los centros educativos que están recibiendo polvo y generan enfermedades de toda naturaleza por haber que nos puede ocurrir y hasta los temas de seguridad por el tema que los accesos tengan mejor servicio.

9. ¿Considera usted si la intervención propuesta para la ruta 247 ha sido diseñada considerando adecuadamente las perspectivas y necesidades de la población objetivo, así como de otros actores involucrados en el problema?

Como se considera la planificación, disculpa al CONAVI ya que desde el inicio se planificó que lo mejor era a 6 cm, pero cuando se toparon con el tema de la inscripción del proyecto (Barrera) MIDEPLAN, es casi de alguna manera calcularon y entonces es un asunto casi de oportunidad y conveniencia. Para poder aprovechar la coyuntura entre el gobierno local y JAPDEVA, hagámoslo EN el límite que lo puedo hacer rápido que es 5 cm, aunque mi diseño ideal pueda ser 6 cm,

10. Considera usted que en el proyecto de la ruta 247 se cumplió con la primera etapa de vida del proyecto “diseño” y cómo calificaría la gestión del convenio.

Entonces ahí sinceramente desde los ojos de este servidor, se hizo lo mejor que se pudo con lo que se tenía para poder darle pronta respuesta a la población y al sector productiva que está presente en esa zona.

11. ¿Qué aprendizajes clave ha dejado la implementación de este proyecto hasta la fecha?

Que cuando se quiere se puede, porque definitivamente aquí tenemos capacidad instalada, ósea, el CONAVI creó el músculo para hacer las cosas bien y lamentablemente como dije antes, y nos entrabamos o nos majamos la manguera entre nosotros mismos entre instituciones, pero sin embargo a raíz de esto mismo y otros casos que me imagino que ha tenido el agente de MIDEPLAN a lo interno se han vuelto a ver cómo mejorar esas guías para poder hacer obra pública en tiempo y en forma y ha sido como un proceso de aprendizaje para ellos no solo para nosotros porque si bien es cierto. Vamos a hacer el proyecto pudo haber sido un

poco mejor si no hubiésemos tenido tanto entramamiento a la hora de registrar el proyecto en el Banco de proyectos de inversión pública, vamos a tener un buen proyecto, pero se pudo haber tenido un mejor proyecto.

12. ¿Cuáles son las recomendaciones para futuros proyectos similares?

Convenios más equilibrados en las contrapartidas, ósea, donde el CONAVI pudiese aportar un poquito más de los recursos que hasta ahorita está pudiendo aportar entiendo que esto ya a veces se sale de lo técnico y se mete en lo político y es un reto que tenemos todos y hay que ver cómo comenzamos y como recuperamos esa credibilidad en la ciudadanía, porque mucho de esto como lo dice el Sr. Presidente es donde se encargan de sacar lo malo pero las cosas buenas se quedan ahí, No, no se divulgan mucho entonces el que CONAVI se haya visto diezmado en sus recursos para nosotros fue en detrimento de la contrapartida que se hubieran podido poner hoy obviamente si ocupamos sentarnos bien con MIDEPLAN porque lo que usted estaba diciendo de las metas nacionales de poner el país en otra dimensión y de hecho yo a lo local he tenido algunas conversaciones con el representante digamos de MIDEPLAN para ver cómo articulamos y cómo llevamos los recursos de JAPDEVA de forma estratégica porque tal vez no todas las rutas sean estratégicas pero tenemos algunas que más que otras requieren no solo la presión digamos de que la comunidad hizo un bloqueo y todo lo demás sino porque vamos a dar una mejor conectividad y levantamos producción e inversión.

13. ¿Cómo se han visto los tiempos entre las diferentes instituciones?

Muy lento y caso hasta a propósito, vamos a ver. Llegamos bien a todo el convenio, pero fue un año de estar documentos van documentos y vienen, llegamos a la Contraloría y a la Contraloría ya no le parecía que la Municipalidad se estuviera metiendo en rutas nacionales, entonces tuvimos que ir hacer todo un muñequero político. Para que la Contraloría al final aflojara con el tema, una vez que dijo que sí al presupuesto de JAPDEVA y después casi seis meses le dice que sí, al presupuesto Municipal entonces si vemos tiempos muertos hemos tenido demasiado tiempo muerto en pura tramitología. Y apenas estamos llegando a la

licitación para adjudicar el trabajo, eso nos parece muy lamentable porque cualquier administración se lleva dos o hasta tres años en puro papeleo sin ver obras y eso digamos. Es lamentable para las comunidades que esperan ese asfalto para decirlo de alguna manera, ahí de la manera más pronta posible.

Se espera que esta licitación quede adjudicada en noviembre de 2024.

14. ¿Algo adicional como recomendación para el CONAVI?

Tomando en consideración el recurso CANON que está por lo menos por 20 años, recomienda ir haciendo desde ya esa planificación digamos un plan quinquenal, que podamos ir revisando y planificando tanto en la parte asfaltada como en el tema de puentes porque hay algunas obras que podrían irse planificando con esa visión, digamos hablar del corredor Norte entonces se va trabajando la ruta, se va diseñando y poder irlo haciendo con tiempo, no importa que nos tardemos 2 o 3 años con MIDEPLAN, pero tenemos ya todo bien Trabajadito Entonces es una reflexión esto no se acaba acá más bien empieza es lo que quiero decir.

Pococí tiene la particularidad de que tiene unos aguaceros que cuando se ve se lavó la mitad del trabajo.

En este momento ya JAPDEVA tuvo un acercamiento con los señores de MIDEPLAN locales para que nos metamos todos en la misma sintonía, porque de otra manera vamos a estar dando palos de ciego y no se vale.

Es oportuno no dejar de lado la perspectiva Municipal, me parece que a usted les conviene tener un poquito más de insumo.

Transcripción de entrevista funcionario de la Municipalidad de Pococí

Objetivo: Recopilar información estratégica sobre la planificación, implementación y evaluación de los convenios de cooperación de las Rutas 247 Distrito Rita, Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, desde una perspectiva de alto nivel.

- Nota: Esta entrevista se realiza con fines académicos en el marco del trabajo final de graduación para la Maestría en Gestión Pública, y no hay respuestas buenas ni malas.

Sección 1: Información general del entrevistado

Organización/Institución: Municipalidad de Pococí

Cargo/Posición: Ingeniero de obras de la Municipalidad

Relación con las rutas 247 Distrito Rita, y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón:

Fecha de la entrevista: 11-11-2024.

¿Cómo se llega la idea de realizar el convenio?

El Sr. Alcalde está en su segundo periodo y debido a su experticia, de 2019 a la fecha, se vienen trabajando y creen en los convenios por lo que ya tienen 2 convenios con CORBANA, tres con el INDER, 2 RECOPE, alianzas con el sector privado y se da este tercer convenio con JAPDEVA, manteniendo una relación interinstitucional en la zona muy buena como un pilar de los más fuertes, las afectaciones de las rutas se le planteó a JAPDEVA y se pensó en CONAVI, inicialmente lo hicimos como mediadores por ser rutas mediadoras ya que JAPDEVA podía ayudar en los problemas de plata, sin embargo, más adelante en el proceso en el anteproyecto se pudo incorporar la Municipalidad, donde uno de los municipios principales aspectos era la ejecución del presupuesto pero la plata se la dan a la Municipalidad, como desde el 2020 que se está trabajando el anteproyecto

Sección 2: Preguntas correspondientes al proyecto de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado, en Pococí, Limón.

01. ¿Cómo se alinea la intervención en la ruta con la estrategia general de desarrollo del país?

El Cantón es el número 2 o 3 en producción de banano y hay la necesidad de apoyar un poco en este proyecto a la parte productiva.

02. ¿Cuál es su evaluación sobre la pertinencia y eficacia de los objetivos del proyecto?

Estos proyectos son lentos por los vistos buenos y aprobaciones de muchos intérpretes desde el Sr. Ministro y el Sr. Alcalde.

03. ¿Cómo se garantiza la coherencia entre los objetivos del proyecto y las políticas nacionales?

Parte de la escogencia del cantón es mucho de eso es que son las últimas carreteras nacionales importantes que estaban en lastre, con un TPD bastante alto, tratándose de cambiar el tipo de superficie, de ahí la escogencia de ellas.

04. ¿Qué mecanismos se implementan para asegurar la sostenibilidad de los resultados a largo plazo?

El convenio no termina en esta etapa, se trazó mediante un mecanismo de mantenimiento a pesar de cambiar la superficie de lastre a asfalto se vendió la idea como conservación entonces a largo plazo solo sí se cumple en el plan de conservación de CONAVI, con la nueva forma de proyectos y se garantiza el resultado a largo plazo solo si se incluye en el plan de conservación por parte de CONAVI.

¿Existe algo para evaluar para ver los estándares necesarios o cual es el mecanismo para evaluar si se están dando correctamente? a la municipalidad no le corresponde el tema pues le corresponde al CONAVI

¿Cómo se califica la etapa del anteproyecto? la anuencia de las partes siempre estaba anuentes pero el debido proceso es lento la anuencia siempre fue positivo, tomando en cuenta que se logró obtener recursos externos.

05. ¿Cómo se mide el éxito del proyecto y cuáles son los indicadores clave?

Se obtuvo el costo beneficio, por parte de CONAVI, tomando en cuenta el clima

06. ¿Qué desafíos estratégicos ha enfrentado el proyecto y cómo se han abordado?

El desafío más grande fue manejar un proyecto con un alto contenido presupuestario.

07. ¿Cuál es el impacto esperado de este proyecto en el desarrollo económico y social del país?

En proyecto en este momento se encuentra en recepción de ofertas, pero a nivel comunal todos los días se reciben consultas sobre el avance por el impacto a nivel POCOCÍ Y el impacto productivo y ganadero, tampoco se debe dejar de lado la ruta 247 que es una de las rutas principales para llegar a Tortuguero, entonces la afectación turística es muy importante.

08. ¿Existen políticas específicas para asegurar la inclusión y equidad en el acceso a los beneficios del proyecto?

Parte de la ruta atraviesa el parque nacional y en el pliego de condiciones se estaba considerando el criterio sustentable en busca de garantizar que los trabajos generarán el menor impacto en la zona.

09. ¿Considera usted si la intervención propuesta para la ruta 247 ha sido diseñada considerando adecuadamente las perspectivas y necesidades de la población objetivo, así como de otros actores involucrados en el problema?

Sí, porque beneficia a casi todo el cantón. Durante el proceso de anteproyecto a nivel del Consejo se creó una comisión liderada por los líderes comunales de las comunidades que atraviesan estas rutas y ellos estuvieron y están presentes a lo largo de la vida del anteproyecto y ahorita que se está previo a recibir las ofertas, aportando en todos los aspectos.

10. Considera usted que en el proyecto de la ruta 247 se cumplió con la primera etapa de vida del proyecto “diseño” y cómo calificaría la gestión del convenio.

Como les comentaba este proyecto al contar como de Conservación vial no conlleva diseños de pavimento, sin embargo, por el expertis de ingenieros de la zona se logró concluir en una mesa de trabajo los espesores de capa de asfalto estaban muy acorde con lo que se va a trabajar sin embargo no se cuenta con un diseño por ser un tema de conservación, no es un proyecto de obra nueva, cuando es obra nueva sí se exige por el tema de estudio de suelos capacidad hídrica aguas superficiales y demás estudios de importancia.

11. ¿Qué aprendizajes clave ha dejado la implementación de este proyecto hasta la fecha?

Me llama la atención se tienen varios convenios y el aprendizaje es que todas las instituciones se manejan diferentes con sus propias políticas.

12. ¿Cuáles son las recomendaciones para futuros proyectos similares?

No tiene queja de los colegas regionales, siempre activos en las mesas de trabajo, mucho apoyo de diputados y el Sr. Ministro de Transporte.

Al ser un proyecto de conservación no pasan por MIDEPLAN, a pesar de ser un monto grande y se vio como parte de la estrategia, creo que, si se hubiera tenido que ir a MIDEPLAN, no estuviéramos en este momento.

En cuanto a la experiencia apenas se va por el 40% aunque se han pasado 3 o 4 años aún falta 1.5 años. Indica que las mismas respuestas aplican para la ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón pues es el mismo convenio y las gestiones se llevan en paralelo.

Transcripción de entrevista a funcionarios de CONAVI

Objetivo: Recopilar información estratégica sobre la planificación, implementación y evaluación de los convenios de cooperación de las Rutas 247 Distrito Rita, Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón, desde una perspectiva de alto nivel.

- Nota: Esta entrevista se realiza con fines académicos en el marco del trabajo final de graduación para la Maestría en Gestión Pública, y no hay respuestas buenas ni malas.

Entrevista 1:

Sección 1: Información general del entrevistado

Organización/Institución: CONAVI

Cargo/Posición: Subgerente de Conservación de Vías y Puentes/Actual Director Ejecutivo

Relación con las rutas 247 Distrito Rita, y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón: Directa

Fecha de la entrevista: 3-12-24

Sección 2: Preguntas correspondientes al proyecto de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado, en Pococí, Limón.

01.¿Cómo se alinea la intervención en la ruta con la estrategia general de desarrollo del país?

R/ Para la gerencia este tipo de inversión ayudan a optimizar los fondos que se revisen anualmente bajando los costos de mantenimiento y otorgando posibilidad para mejorar el desarrollo vial.

02. ¿Cuál es su evaluación sobre la pertinencia y eficacia de los objetivos del proyecto?

R/ Se evalúa la intervención como oportunidad de mejorar la red vial nacional, el objetivo del proyecto permite una eficiencia en el uso de recursos públicos.

03. ¿Cómo se garantiza la coherencia entre los objetivos del proyecto y las políticas nacionales?

R/ Pensando en el presupuesto limitado con la que cuenta la institución este tipo de convenios y uso compartido de los recursos permiten que se cumplan las políticas nacionales con mayor eficiencia y eficacia en el uso de los recursos públicos.

04. ¿Qué mecanismos se implementan para asegurar la sostenibilidad de los resultados a largo plazo?

R/ La Gerencia de Conservación trabaja en programas de mantenimiento de manera plurianual que permitirán tener las intervenciones en su mejor estado.

05. ¿Cómo se mide el éxito del proyecto y cuáles son los indicadores clave?

R/ A través de varios indicadores de pavimentos (IRI, PCI y Deflectometría) es como se garantiza la parte funcional, de igual manera, se cuenta con inspección y verificación de calidad de los trabajos.

06. ¿Qué desafíos estratégicos ha enfrentado el proyecto y cómo se han abordado?

R/ El principal reto se da en la formalización legal para poder desarrollar el proyecto.

07. ¿Cuál es el impacto esperado de este proyecto en el desarrollo económico y social del país?

R/ El impacto en el desarrollo económico y social es muy alto por el tipo de comercios que se desarrollan en la zona.

08. ¿Existen políticas específicas para asegurar la inclusión y equidad en el acceso a los beneficios del proyecto?

R/ La ley de contratación pública rige las políticas para toda contratación que promueva la institución.

09. ¿Considera usted si la intervención propuesta para la ruta 247 ha sido diseñada considerando adecuadamente las perspectivas y necesidades de la población objetivo, así como de otros actores involucrados en el problema?

R/ Todos los proyectos de la Gerencia se gestionan pensando en los involucrados y los objetivos que tenga la gerencia y el gobierno local. Para esto se hace ingeniería de valor para poder garantizar esta situación.

10. Considera usted que en el proyecto de la ruta 247 se cumplió con la primera etapa de vida del proyecto "diseño" y cómo calificaría la gestión del convenio.

R/ Para este caso al ser Conservación de Vías los diseños son únicamente para rehabilitaciones y no para mantenimiento periódico de las rutas, en cuanto al Convenio fue una gestión compleja desde la parte Legal lo que no permitió que el mismo fuera expedito

11. ¿Qué aprendizajes clave ha dejado la implementación de este proyecto hasta la fecha?

R/ Son de mucho valor ya que se pueden hacer esfuerzos entre instituciones para mejorar la infraestructura del país.

12. ¿Cuáles son las recomendaciones para futuros proyectos similares?

R/ Debe de existir protocolos y una hoja de ruta clara a nivel legal para que este tipo de proyectos sean más expeditos.

Sección 3: Preguntas correspondientes al proyecto de la ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón.

13. ¿Cómo se alinea la intervención en la ruta con la estrategia general de desarrollo del país?

R/ Para la gerencia este tipo de inversión ayuda a optimizar los fondos que se revisen anualmente bajando los costos de mantenimiento y otorgando posibilidad para mejorar el desarrollo vial.

14. ¿Cuál es su evaluación sobre la pertinencia y eficacia de los objetivos del proyecto?

R/ Se evalúa la intervención como oportunidad de mejorar la red vial nacional, el objetivo del proyecto permite una eficiencia en el uso de recursos públicos.

15. ¿Cómo se garantiza la coherencia entre los objetivos del proyecto y las políticas nacionales?

R/ Pensando en el presupuesto limitado con la que cuenta la institución este tipo de convenios y uso compartido de los recursos permiten que se cumplan las políticas nacionales con mayor eficiencia y eficacia en el uso de los recursos públicos.

16. ¿Qué mecanismos se implementan para asegurar la sostenibilidad de los resultados a largo plazo?

R/ La Gerencia de Conservación trabaja en programas de mantenimiento de manera plurianual que permitirán tener las intervenciones en su mejor estado.

17. ¿Cómo se mide el éxito del proyecto y cuáles son los indicadores clave?

R/ A través de varios indicadores de pavimentos (IRI, PCI y Deflectometría) es como se garantiza la parte funcional, de igual manera, se cuenta con inspección y verificación de calidad de los trabajos.

18. ¿Qué desafíos estratégicos ha enfrentado el proyecto y cómo se han abordado?

R/ El principal reto se da en la formalización legal para poder desarrollar el proyecto.

19. ¿Cuál es el impacto esperado de este proyecto en el desarrollo económico y social del país?

R/ El impacto en el desarrollo económico y social es muy alto por el tipo de comercios que se desarrollan en la zona.

20. ¿Existen políticas específicas para asegurar la inclusión y equidad en el acceso a los beneficios del proyecto?

R/ La ley de contratación pública rige las políticas para toda contratación que promueva la institución.

21. ¿Considera usted si la intervención propuesta para la ruta 247 ha sido diseñada considerando adecuadamente las perspectivas y necesidades de la población objetivo, así como de otros actores involucrados en el problema?

R/ Todos los proyectos de la Gerencia se gestionan pensando en los involucrados y los objetivos que tenga la gerencia y el gobierno local. Para esto se hace ingeniería de valor para poder garantizar esta situación.

22. Considera usted que en el proyecto de la ruta 247 se cumplió con la primera etapa de vida del proyecto “diseño” y cómo calificaría la gestión del convenio.

R/ Para este caso al ser Conservación de Vías los diseños son únicamente para rehabilitaciones y no para mantenimiento periódico de las rutas, en cuanto al Convenio fue una gestión compleja desde la parte Legal lo que no permitió que el mismo fuera expedito

23. ¿Qué aprendizajes clave ha dejado la implementación de este proyecto hasta la fecha?

R/ Son de mucho valor ya que se pueden hacer esfuerzos entre instituciones para mejorar la infraestructura del país.

24. ¿Cuáles son las recomendaciones para futuros proyectos similares?

R/ Debe de existir protocolos y una hoja de ruta clara a nivel legal para que este tipo de proyectos sean más expeditos.

Entrevista 2:

Sección 1: Información general del entrevistado

Organización/Institución: CONAVI .

Cargo/Posición: Ingeniero de la zona 5-1 de Guápiles

Relación con las rutas 247 y 249: Forman parte de la Red Vía Nacional de la zona 5-1.

Fecha de entrevista: 30 de octubre 2024.

Sección 2: Preguntas correspondiente al proyecto de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado en Pococí, Limón

1. ¿Cuál ha sido su rol específico en la ejecución del proyecto en la ruta?

Coordinar y atender con las partes involucradas las necesidades y requerimientos técnicos en materia de conservación vial para lograr cuantificar las cantidades suficientes para poder atender las necesidades de la ruta, así como colaborar con todo los requerimientos técnicos para lograr el convenio necesario para realizar el proyecto.

2. ¿Qué actividades diarias realiza como parte del proyecto?

Las actividades del proyecto corresponden a un trabajo en la línea de mantenimiento de la ruta, reconfiguración de cunetas, conformación de calzada, colocación de base y subbase, instalación de alcantarillas, limpieza de la vía, colocación de un sello asfáltico a fin de impermeabilizar la superficie de ruedo entre otras, no obstante, no hay una actividad diaria como tal.

3. ¿Qué herramientas y recursos utiliza para llevar a cabo su trabajo?

El convenio, en lo que respecta a los aportes del CONAVI, corresponde al aporte del contrato activo de Administradores Viales (inspección), Contrato N.º 2017LN-000004-0006000001, así como la verificación de la calidad bajo la misma figura contractual.

4. ¿Cómo se comunica y coordina con otros miembros del equipo y con superiores?

Llamadas telefónicas, reuniones constantes ya sea presencial o virtual, mensajes, correos y oficios.

5. ¿Qué desafíos técnicos ha enfrentado en la ejecución del proyecto?

Completar todos los requerimientos de todas las partes, para lograr poner en funcionamiento el proyecto, por cuanto a que existe toda una metodología y requisitos que cumplir por todos.

6. ¿Cómo se asegura la calidad y seguridad en su trabajo diario?

Para las labores referentes al convenio y en cuanto a las obras en campo, se cuenta con verificación de la calidad para asegurar que las obras se realicen cumpliendo con todos los estándares de calidad correspondientes.

7. ¿Ha recibido capacitación adecuada para realizar sus tareas?

Se ha adquirido la experiencia a lo largo de los años de servicio en la administración y las capacitaciones realizadas a lo largo del tiempo.

8. ¿Cómo percibe el impacto del proyecto en la comunidad local?

El impacto es muy positivo, dado que se contará con mayor confort para los usuarios, más seguridad a la hora de transitar, así mismo, al contar con un control de polvo como lo es el sello asfáltico, beneficiaría no solo en materia de salud, sino también en el bienestar de la población.

Al tener estas mejoras, se puede promover mejor proyectos para el futuro con nuevos alcances, así como optar por la reclasificación de la ruta (de lastre a asfalto), lo que permite atender la ruta en el mediano plazo con los contratos activos de conservación para la red vía asfaltada

9. Considera usted que ha interferido en la ejecución del proyecto algún factor que no fuera contemplado en la etapa del diseño del proyecto y la gestión del convenio. Favor de mencionarlo.

10. ¿Qué mejoras sugeriría para la ejecución técnica del proyecto?

Una mejor estructura para la gestión del proyecto como tal para todas las partes.

11. ¿Cuál es su experiencia general trabajando en este proyecto?

Por el momento la experiencia corresponde mayormente a la coordinación de las partes involucradas, por lo cual ha sido una buena experiencia.

Sección 3: Preguntas correspondientes al proyecto de la ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón.

12. ¿Cuál ha sido su rol específico en la ejecución del proyecto en la ruta?

Coordinar y atender con las partes involucradas las necesidades y requerimientos técnicos en materia de conservación vial para lograr cuantificar las cantidades suficientes para poder atender las necesidades de la ruta, así como colaborar con todo los requerimientos técnicos para lograr el convenio necesario para realizar el proyecto.

13. ¿Qué actividades diarias realiza como parte del proyecto?

Las actividades del proyecto corresponden a un trabajo en la línea de mantenimiento de la ruta, reconformación de cunetas, conformación de calzada, colocación de base y subbase, instalación de alcantarillas, limpieza de la vía, colocación de un sello asfáltico a fin de impermeabilizar la superficie de ruedo entre otras, no obstante, no hay una actividad diaria como tal.

14. ¿Qué herramientas y recursos utiliza para llevar a cabo su trabajo?

El convenio, en lo que respecta a los aportes del CONAVI, corresponde al aporte del contrato activo de Administradores Viales (inspección), Contrato N.º 2017LN-000004-0006000001, así como la verificación de la calidad bajo la misma figura contractual.

15. ¿Cómo se comunica y coordina con otros miembros del equipo y con superiores?

Llamadas telefónicas, reuniones constantes ya sea presencial o virtual, mensajes, correos y oficios.

16. ¿Qué desafíos técnicos ha enfrentado en la ejecución del proyecto?

Completar todos los requerimientos de todas las partes, para lograr poner en funcionamiento el proyecto, por cuanto a que existe toda una metodología y requisitos que cumplir por todos.

17. ¿Cómo se asegura la calidad y seguridad en su trabajo diario?

Para las labores referentes al convenio y en cuanto a las obras en campo, se cuenta con verificación de la calidad para asegurar que las obras se realicen cumpliendo con todos los estándares de calidad correspondientes.

18. ¿Ha recibido capacitación adecuada para realizar sus tareas?

Se ha adquirido la experiencia a lo largo de los años de servicio en la administración y las capacitaciones realizadas a lo largo del tiempo.

19. ¿Cómo percibe el impacto del proyecto en la comunidad local?

El impacto es muy positivo, dado que se contará con mayor confort para los usuarios, más seguridad a la hora de transitar, así mismo, al contar con un control de polvo como lo es el sello asfáltico, beneficiaría no solo en materia de salud, sino también en el bien estar de la población.

Al tener estas mejoras, se puede promover mejor proyectos para el futuro con nuevos alcances, así como optar por la reclasificación de la ruta (de lastre a asfalto), lo que permite atender la ruta en el mediano plazo con los contratos activos de conservación para la red vía asfaltada

20. Considera usted que ha interferido en la ejecución del proyecto algún factor que no fuera contemplado en la etapa del diseño del proyecto y la gestión del convenio. Favor de mencionarlo.

No

21. ¿Qué mejoras sugeriría para la ejecución técnica del proyecto?

Una mejor estructura para la gestión del proyecto como tal para todas las partes.

22. ¿Cuál es su experiencia general trabajando en este proyecto?

Por el momento la experiencia corresponde mayormente a la coordinación de las partes involucradas, por lo cual ha sido una buena experiencia.

Entrevista 3:

Sección 1: Información general del entrevistado

Organización/Institución: Planificación Estratégica del CONAVI

Cargo/Posición: Analista del convenio.

Relación con las rutas 247 Distrito Rita, y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón:

Encargada de gestionar la inscripción del proyecto en el Banco de proyectos de MIDEPLAN.

Fecha de la entrevista: 15 de enero de 2025.

Sección 2: Preguntas correspondientes al proyecto de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado en Pococí, Limón y la ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón.

1. ¿Cómo se ha gestionado la implementación del proyecto en la ruta?

Son las primeras en gestionar y llegan desde Conservación. Porque conservación ya tiene la zona de conservación inscrita. Esto desde un principio se gestionó desde la Dirección Ejecutiva entonces las primeras reuniones

nosotros no participamos, sino que las primeras reuniones frente la Dirección Ejecutiva, Municipalidad y creo que JAPDEVA no tengo mucha información al respecto pero ellos conversaron de esos proyectos y el interés de que tenía Japdeva y la Municipalidad en financiar proyectos en estas rutas, entonces cuando ellos se ponen de acuerdo nos llega una instrucción por parte de la Dirección Ejecutiva que colaboremos con la inscripción de esos proyectos. Bueno, específicamente en esas dos rutas. La Municipalidad que son los que están ubicados, conocen más de las rutas, ellos nos mandan un borrador del perfil por decirlo así, entonces a raíz de ese borrador de perfil yo monto el perfil para la inscripción, ellos la parte de costos se coordinan con Conservación, por lo que, si van ligados con lo que hacen en conservación en cuanto cantidades precios todo y ellos bueno, ponen otra información como longitud del proyecto y ciertos alcances. Entonces a raíz de ese borrador yo monto el perfil y se gestiona la inscripción.

3. ¿Cómo se asegura que los objetivos del proyecto sean alcanzados de manera eficiente?

Lo que yo vi, sentí en el transcurso talvez de parte de ellos no entendían bien lo que querían hacer, por ejemplo ellos decían asfaltar, la idea de ellos que poner una carpeta asfáltica es un asfaltado verdad entonces cómo estos proyectos como se hicieron por parte de Conservación, tiene ciertas limitaciones, ósea, ya aún asfaltado por decirlo así una carpeta estructural corresponde a un mejoramiento y eso solo lo hace ¿Qué mecanismos de coordinación se han establecido entre las diferentes instituciones y actores involucrados?

En un principio todo fue a través de la Dirección Ejecutiva, o sea, ellos le pasaban la información a la Dirección Ejecutiva, ósea previo acuerdo que ellos tuvieron nos lo pasaron a nosotros, en ese traslado de información hay oficios de Conservación y se coordina con gente de la zona, por decir algo, si tuviera alguna duda de algún costo o algún ítem o algo así de lo que yo sé que ellos colaboraron con los costos y esos como fueron los primeros no se coordinó mucho con la Municipalidad ellos enviaron el borrador.

La comunicación se da básicamente escrita, con instrucciones directas con retroalimentación de la ingeniería de proyecto.

construcción cuando esos proyectos son un sello, una protección, una ruta de lastre, entonces, yo considero que ellos no entendieron. De hecho, hasta el borrador viene como si fuera una estructura de pavimento y toda la cosa. También me ha pasado con otras Municipalidades que ellos interpretan que esa carpeta es una superestructura a asfaltar, pero no porque estos proyectos se van a hacer por conservación, entonces tienen sus limitantes de espesor y todo. Entonces yo pienso que fue que ellos al igual que otras municipalidades no diferencian entre una carpeta y un sello.

4. ¿Qué medidas se han tomado para resolver problemas operativos durante la implementación del proyecto?

Se realizan varias reuniones. Primero que la instrucción viene dada que sea por Conservación y no puede ser una estructura de pavimentos, ósea un mejoramiento, sino que tiene que ser una protección entonces yo así montó el perfil verdad en base a eso a la justificación como estos fueron los primeros, entonces llevó un proceso de revisión y conversación con la Dirección Ejecutiva, en ese momento con Doña Andrea porque se tiene que como fue de los primeros se tiene que justificar que se tiene que hacer por conservación, entonces estos en el perfil llevan ahí varias, referencias, documentos técnicos y demás, que se está justificando que corresponde a una conservación, no a un mejoramiento, ósea una construcción de una estructura entonces en ese momento se hizo un acompañamiento de la parte de la Dirección Ejecutiva para eso. Ya después se depura el estudio y se inscribe el proyecto dentro de esa tipología que corresponde a mantenimiento porque si fuera del otro tipo sería una construcción y eso tiene que hacerse una contratación puntual y una licitación de una empresa que realice la construcción. Entonces creo que hubo como cierto desconocimiento, en ese tipo de tipología y todo.

5. ¿Cómo se ha involucrado a la comunidad local en el proyecto?

Planificación institucional del Conavi no, a nosotros nos llega el alcance, sería la longitud. Digamos donde empieza y dónde termina, secciones de la ruta.

No tienen contacto con la comunidad. En otros casos la comunidad realiza consulta sobre avances del trámite.

6. ¿Qué herramientas de monitoreo y evaluación se utilizan para seguir el progreso del proyecto y la gestión del desarrollo del convenio de acuerdo a la etapa en ejecución de cada institución responsable?

Sí, se lleva un Excel para ver la trazabilidad, con un plan de trabajo, indica la asignación del analista y fecha, en ese documento se envió el 15 de enero a revisión a planificación sectorial. Entonces me lo devolvieron el primero de febrero. Entonces el primero de febrero se recibió observaciones o alguna notificación por parte de planificación sectorial, entonces yo lo voy llenando, atendiendo observaciones, por decir algo yo las mandé el 15 de febrero, entonces el 15 de febrero yo atendí las observaciones enviando por correo al MOPT y ellos nos respondieron en marzo, es como ese tipo de seguimiento y después ahí ponemos cuando ya nos aprobaron, nos mandan un correo de aprobación o cuando nos mandan un oficio de la dirección o solicitud de aval sectorial o solicitud de inscripción cuando se manda el oficio de solicitud, ósea la trazabilidad del proyecto. Es de uso del Departamento, se responde de acuerdo a las consultas que se reciban.

7. Considera usted que ha contado con el apoyo oportuno de los tomadores de decisiones en cuanto al cumplimiento de ejecución según el diseño propuesto al inicio del proyecto.

Nuestra relación es con Planificación Sectorial, como estos proyectos fueron de los primeros a veces fue un poco complicado, nunca se había inscrito en esa tipología. No se conocía mucho de esos proyectos hay que empezar por explicar igual en MIDEPLAN no aceptaban la tipología de mantenimiento y se cerraron en que no, en que no hasta que ya por nivel superior se conversaron entre jerarcas, entonces ya

se tuvo más claridad y se aprobó la tipología, pero ellos sí estaban un poco como como cerrados a esa tipología.

Pero en general si se ha contado con el apoyo de los jefarcas.

8. ¿Cómo se manejan los recursos (humanos, financieros, tiempo) en el proyecto?

No se cuenta con financiamiento es parte de sus funciones. En cuanto la asignación se realiza por parte de la jefatura y como en un principio yo tuve la asignación ahora por la experiencia y conocimiento los tengo asignados.

9. ¿Qué desafíos operativos ha enfrentado el proyecto y cómo se han superado?

Mi trabajo termina cuando el proyecto tiene un código en la pre-inversión, Según MIDEPLAN el diseño es parte de la inversión.

Pre-inversión es solo perfil, prefactibilidad y factibilidad.

En caso de hacer algún estudio es diseño y diseño corresponde a la parte de inversión y eso no está dentro de Planificación Estratégica.

10. ¿Cómo se asegura la calidad de los bienes y servicios proporcionados por el proyecto?

A nivel de la pre-inversión, en la parte cuando se están estimando los costos, se registran ítem de controles de calidad por parte de Conservación, que ellos tienen digamos lo que es la parte de control de la calidad. Entonces en el desglose de los costos se detallan estos ítems.

11. ¿Qué recomendaciones tiene para mejorar la gestión de proyectos similares en el futuro?

Recomiendo:

- involucrar desde el principio a Planificación estratégica, como decir en estas reuniones que tuvieron previas.
- Diferenciar entre conservación y construcción.

Lecciones aprendidas

Estos proyectos no llevan una evaluación, digamos no llevan indicadores porque se supone que usted está preservando algo que ya está, ya sea mantenimiento rutinario o periódico para estos proyectos en específico. Entonces la información es más reducida.

- Más reuniones con la Municipalidad de aclaraciones.
- Más reuniones interdisciplinarias (municipalidad, Conservación y planificación).
- Las partes involucradas no tienen claro las especificaciones técnicas hasta de las secciones de control, no saben Conavi se dividen en rutas nacionales pavimentada y ruta nacional de lastre.
- No conocen los requisitos para pasar una ruta de lastre a pavimentada para justificar las inversiones.

12. ¿Cuál ha sido el rol del Departamento de Planificación Estratégica en el proceso de diseño de los proyectos de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado en Pococí, Limón y la ruta 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón?

El rol es asesor, ya que el borrador que se pasó no se ajustaba a los lineamientos de MIDEPLAN de acuerdo con la tipología, prácticamente se realizó nuevo y en la gestión a través de la Gerencia de Conservación solo hay mantenimiento rutinario y periódico, mientras que por Construcción se requiere una licitación puntual de estudios y una licitación puntual ósea. De esa ruta en esa sección y en ese tramo que ellos quieren para la construcción usted no puede usar estas contrataciones de

conservación porque empezando porque el estudio era el diseño que hacer conteo de TPDA, estudio de suelos ósea, estudios más profundos y se tiene que justificar una inversión por medio de un tránsito, hay que calcular indicadores entoce el riesgo de que el estudio de perfil completo que se hace en construcción no le dé el indicador mínimo que es el que tiene establecido MIDEPLAN que es 8,31.

¿Qué pasa con los proyectos ya inscritos?

La etapa cuenta con la etapa finiquitado en el banco de proyectos, ambos tienen código, por lo que a partir de ahí lo que corresponde es hacerles actualizaciones por ejemplo se inscribió en un año 2022 y no se realizó entonces en el 2025 se indica que aumentó el precio se actualiza y se le asigna el presupuesto.

¿Una vez que JAPDEVA en estos casos en específico va a realizar la capa de pavimento, ustedes registran algo en el banco de proyectos?

Está inscrito dentro de conservación, es una protección de asfalto, ósea, es ese pavimento, pero en una capital delgadita y lo que hace es ser una protección al lastre para que no genere polvo cuando es un mejoramiento, se pone una base, una subbase y una estructura de pavimento más gruesa, o sea, que eso es lo que hace construcción.

Por ser ruta Nacional lo debe inscribir CONAVI y lo registra Conavi en el Banco de proyectos, y se detalla que da cada uno de los actores por separado segregado cada uno de los actores si da un bien duradero o servicios.

La parte del convenio no se sube a MIDEPLAN, solo se hacen las anotaciones que se va a realizar el Convenio, el monto del perfil, banco de proyectos (MIDEPLAN) y convenio deben de coincidir, creo que luego la contraloría le da una revisión o algo así, nunca he visto un convenio, creo que una parte se gestiona por legal. Considero que el convenio está en la etapa de financiamiento no en preinversión.

Entrevista 4:

Sección 1: Información general del entrevistado

Organización/Institución: Gerencia de Conservación de Vías y Puentes de CONAVI

Cargo/Posición: director regional, personal experto de CONAVI.

Relación con las rutas 247 Distrito Rita, y Colorado y 249 Distrito Rita y Cariari, en Pococí, Limón:

Fecha de la entrevista: 04 de febrero de 2025

Sección 2: Preguntas correspondiente al proyecto de la ruta 247 Distrito Rita, y Colorado, en Pococí, Limón.

1. ¿Cómo se alinea la intervención en la ruta con la estrategia general de desarrollo del país?

La función esencial y prioritaria del Estado consiste en velar por la conservación, protección, administración, aprovechamiento y fomento de los recursos públicos del país, de acuerdo con el principio de sostenibilidad, proporcionalidad y razonabilidad de su uso. A tal efecto fomenta entre las diversas instituciones públicas la obligación de ayuda recíproca, con el fin de cumplir con sus respectivos objetivos y fines públicos.

Ahora bien, el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026 de Costa Rica, establece entre otros para el Sector Obras Públicas y Transportes, los siguientes objetivos:

- Disminuir las defunciones por accidente de tránsito implementando acciones de movilidad y seguridad vial
- Disminuir el tiempo de viaje en la Red Vial Nacional, mediante la mejora de la capacidad de la red de carreteras.
- Mejorar la condición de la superficie de ruedo de la Red Vial Nacional, mediante el mantenimiento, rehabilitación y reconstrucción

Tal como vemos, el proyecto cumple con dichos objetivos, pues consiste en realizar labores de mantenimiento a la Ruta Nacional No. 247, en las secciones de control 70512, 70513 y 70514, con una longitud de 10,440 km; 15,935 km y 7,180 km respectivamente para un total de 33,5 km, de los cuales se van a intervenir 32,120 km.

Las actividades a realizar corresponden a:

- Reconfiguración de la ruta de lastre.
- Limpieza del sistema de alcantarillado.

Reparación de sitios inestables mediante la colocación de gaviones.

- Protección de la superficie de riego mediante la colocación de tratamiento superficial simple.

Asimismo, el proyecto mejora la seguridad vial en la zona con demarcación y mejor tracción vehicular.

2. ¿Cuál es su evaluación sobre la pertinencia y eficacia de los objetivos del proyecto?

El objetivo general, es establecer las relaciones de coadyuvancia articulada, colaboración y cooperación entre el CONAVI, JAPDEVA Y MUNICIPALIDAD DE POCOCÍ, a fin de fortalecer sus acciones sustantivas en la gestión de proyectos y actividades, que requieran de la intervención técnica de dichas instituciones y se definan en el interés común para el desarrollo en obras de infraestructura en rutas nacionales; así como el complementar acciones, para maximizar y optimizar el aprovechamiento de los recursos y las capacidades institucionales que permitan, fortalecer e incentivar el desarrollo integral de las poblaciones rurales, regionales y asentamientos, ubicadas en las Rutas Nacionales 247, 249 y 814.

Los objetos del proyecto son pertinentes, porque lo que buscan a través de una colaboración interinstitucional, es de satisfacer el interés común de la

sociedad y más específicamente de las comunidades vecinas a la ruta, al contar con una infraestructura vial idónea, que satisfaga su necesidad de transitabilidad, la cual, debería ser una forma segura, adecuada y confortable.

3. ¿Cómo se garantiza la coherencia entre los objetivos del proyecto y las políticas nacionales?

Bueno, sabemos que el plan operativo institucional (POI) es el instrumento que tiene como marco de referencia los planes y políticas nacionales (por ejemplo: Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública, Plan Nacional de Gestión del Riesgo 2021-2025, Plan Nacional de Descarbonización), los planes y políticas sectoriales (Plan Nacional de Transportes 2011-2035, Plan Estratégico Sectorial 2019-2024, Política Ambiental para el Sector Infraestructura y Transportes) y los planes y políticas institucionales (por ejemplo: Plan Quinquenal Puentes y Estructuras de Drenaje Mayor 2018-2022, Política para la Atención de Puentes, Política para la gestión de activos viales). El POI está orientado a la programación presupuestaria anual en el cual las instituciones definen los objetivos, programas, proyectos, indicadores y metas que deberán ejecutar en el corto y mediano plazo, definiendo los recursos financieros necesarios para obtener los resultados esperados.

Así las cosas, el Plan de Operativo Institucional del Consejo Nacional de Vialidad, para el ejercicio presupuestario del año correspondiente, es el resultado de la planificación que implica pensar en el futuro para adoptar decisiones en el presente, requiere dejar de lado la improvisación para actuar de una manera ordenada, con una visión que guíe y una ruta definida para alcanzar los objetivos y metas propuestas.

Aunado a lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026 establece las pautas de acción para promover el desarrollo del país para el cuatrienio en donde se consideran aquellos ámbitos estratégicos con

alto potencial hacia el desarrollo económico y social requerido por nuestro país y es el instrumento principal de política pública de mediano plazo.

Por otro lado, el decreto ejecutivo 43580-PLAN-MP, Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo 2022-2026 estableció una conformación sectorial a fin de que cada uno de los ministros rectores sectoriales coordinara con el Consejo Presidencial respectivo y las instituciones integradas en su sector para realizar la propuesta sectorial que brindara respuesta a las prioridades estratégicas del país.

A continuación, se detalla la Organización Sectorial según decreto ejecutivo 43580-PLAN-MP para el período 2023-2026:



Fuente. MIDPELAN. Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2023 – 2026.

El CONAVI se ubica dentro de la Organización Sectorial número 11 “Obras Públicas y Transportes”, la cual cuenta con los objetivos sectoriales mencionados anteriormente.

La Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, establece lo siguiente:

Artículo 3.- Créase el Consejo Nacional de Vialidad, órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el fondo de la red vial nacional, así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley. (...)

En relación con las competencias del CONAVI, la Ley 7798 define los siguientes conceptos (artículo 1):

Conservación 1: conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías y los puentes, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende todo lo que no alcanza a ser construcción de obras nuevas variación sustancial de estándar de las existentes. Tampoco comprende las obras de restauración que se requieren a causa de emergencias, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción. Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo, rehabilitación y mejoramientos puntuales.

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 periódico2: 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 recapados 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, la pintura y la reparación o el cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

Entre otros....

Los objetivos del Conavi son y de conformidad con el artículo 4 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, son sus objetivos los siguientes:

- Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Administrar su patrimonio.
- Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
- Suscribir contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.

Tal como podemos notar, los objetivos del proyecto están alineados con los planes y políticas sectoriales, que emanan de la acción para promover el desarrollo del país, que se desprenden del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026.

Finalmente, los objetivos del proyecto están alineados con el Plan de Desarrollo Huetar Atlántica, dado que, se ha priorizado el problema de conectividad interna y externa, siendo que el 80% de las exportaciones del país circulan por la ruta 32, que adicional, que el estado físico de la red vial suman 4.145 km distribuido en la región, es valorado deficiente y regular, siendo así que 1.408 km se encuentran en mal y muy mal estado, cerca de 2.330 km son calificados como regular, lo que conlleva

tomar medidas para mejorar el estado de las mismas, con el fin de incentivar el uso de la red vial que esto provocaría incremento en el desarrollo de la Región.

4. ¿Qué mecanismos se implementan para asegurar la sostenibilidad de los resultados a largo plazo?

Nuestros carteles de licitación, las políticas para las “Medidas ambientales de Mitigación y Control”, esto nos asegura que el contratista cumpla con lo mínimo en cuanto las medidas de control y seguimiento ambiental establecidas en el “Código de Buenas Prácticas Ambientales”, según lo señala el Decreto Ejecutivo No. 32079, con las Medidas ambientales de seguimiento y control establecidas, con las medidas establecidas en el Plan de manejo de residuos y el instrumento de Evaluación Ambiental para el proyecto-en caso de existir.

Asimismo, se prevé las siguientes mejoras medioambientales:

Mejora medioambiental: describa si el proyecto genera un impacto positivo sobre el medio ambiente considerando los siguientes elementos

A	Adaptación y mitigación al cambio climático y resiliencia	El camino se adapta, siendo un camino público y no exclusiva como carretera
B	Prácticas respetuosas con el medio ambiente	Se respetan la normativa vigente y en el país, acorde de la legislación en forma a nivel del MINAE
C	Mitigación sustantiva al gasto o frenado de la degradación ambiental	No afecta por el uso de la zona, al no intervenir en ninguna zona forestal
D	Utilización de energías renovables u otras medidas de eficiencia energética	Durante la época de verano se utilizará paneles solares

Considerando los componentes señalados el proyecto busca el ambiente sano, mejorando los niveles de servicio y transitabilidad.

Las medidas de mitigación para este tipo de proyecto incluyen las técnicas aplicadas para reducir el efecto adverso, relacionadas con reducir la vulnerabilidad de los efectos derivados cambio derivados de conservación y recreación (precaución (planes de evacuación, cuestiones sanitarias, entre otras).

5. ¿Cómo se mide el éxito del proyecto y cuáles son los indicadores clave?

Alcanzado los objetivos específicos del proyecto y en el cumplimiento la restricción de tiempo, costo y calidad definidas para el proyecto.

6. ¿Qué desafíos estratégicos ha enfrentado el proyecto y cómo se han abordado?

En el caso de estos proyectos a mi criterio personal no ha enfrentado algún obstáculo o dificultades para su implementación y/o ejecución; pues todas las partes involucradas han estado comprometidas con lograr la masterización del proyecto, dado son conscientes de la necesidad que estas rutas nacionales, cuente con una infraestructura adecuada. Es así, que todos los actores (Municipalidad- Japdeva – CONAVI), han puesto su mejor empeño a que se materialice este Convenio.

Por otro lado, actualmente no ha entrado en su fase de ejecución, por lo que, hay que esperar, si dicha presentación presenta algún tipo de desafío.

7. ¿Cuál es el impacto esperado de este proyecto en el desarrollo económico y social del país?

Se esperan los siguientes beneficios directos e indirectos del proyecto, lo cual, beneficia a un cantón de la Provincia de Limón.

Beneficiarios del proyecto

La ruta referida tiene una longitud de 32,12 km. La población beneficiada de manera directa con un proyecto de mejoramiento vial asciende a 6000 personas, que son habitantes colindantes del camino. Pertenecientes a la comunidad de; Cedral, Montelimar, Zapota Canta Gallo, San Isidro y Palmitas y Las comunidades de Barra Norte, Barra Sur, Puerto Lindo, Delta, Aguadulce y Samay Laguna del distrito de Colorado, que pertenece al cantón de Pococí.

Beneficiarios indirectos:

El proyecto tiene una proyección de beneficiarios indirectos a los habitantes del distrito de La Rita y Colorado, del cantón de Pococí, por considerarse comunidades cercanas al camino y la población de Colorado, específicamente por ser este camino el que llega a Puerto Lindo, donde se encuentra el atracadero que permite el acceso a sus comunidades. Siendo 34.281 personas.

8. ¿Existen políticas específicas para asegurar la inclusión y equidad en el acceso a los beneficios del proyecto?

No existe, por lo menos no conozco una política específica. Pero el proyecto, busca que todas las comunidades vecinas a lo largo de esta carretera se vean beneficiadas, tal como se comentó en el punto anterior. También producto de la construcción busca la generación de empleo directo e indirecto:

Empleos directos 110

Por el área de influencia directa del proyecto y aplicando el conocimiento experto en estas cifras se puede proyectar los empleos directos.

Tabla 2. Empleos indirectos

Fuentes de empleo asociadas a la construcción de obra directos

Fuente de empleo	Empresas
Operarios construcción de obra	15
Choferes de maquinaria y equipo	5
Servicios de soda	10
Ganadera a pequeña escala plátano y otros cultivos como raíces y tubérculos	80
Total	110

Fuente: Municipalidad de Pococi, 2021.

Empleos indirectos 225**Empleos indirectos 225**

Los empleos indirectos se proyectan considerando los productos agropecuarios y las empresas privadas que se dedican a las actividades productivas más significativas de la zona en términos económicos, tal es el caso de cultivo de piña y turismo, además de otras actividades productivas en la zona como plantaciones forestales. Además de no cuantificar el impacto en beneficio que generará en otras comunidades y distritos del cantón de Pococi.

Tabla 3. Empleos directos

Fuentes de empleo asociadas a la construcción de obra indirectos

Empresa	Generación de empleo
Plantaciones Forestales	45
Plantaciones de Piña	100
Empresas turísticas	80
Total	225

9. ¿Considera usted si la intervención propuesta para la ruta 247 ha sido diseñada considerando adecuadamente las perspectivas y necesidades de la población objetivo, así como de otros actores involucrados en el problema?

Desde mi punto de vista si, desde el punto de vista de las competencias de la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes; que quiero decir con esto, que este proyecto se considerando el concepto de la Conservación vial, establecido en el

artículo 1 de la Ley de Creación de CONAVI, concepto que este parte de la funciones y competencias de esta Gerencia.

10. Considera usted que en el proyecto de la ruta 247 se cumplió con la primera etapa de vida del proyecto “diseño” y cómo calificaría la gestión del convenio.

Creo que el proyecto en sus etapas de inicio y planificación fueron exitosos, puesto que fue aprobado por todos los involucrados. Debemos darle seguimiento en sus etapas de ejecución y cierre.

11. ¿Qué aprendizajes clave ha dejado la implementación de este proyecto hasta la fecha?

Como una buena vinculación de todas las personas, la sociedad, el gobierno, instituciones públicas y otros actores, pueden sumar para lograr los objetivos deseados, en este caso para el benéficos de las comunidades vecinas de la ruta nacional

12. ¿Cuáles son las recomendaciones para futuros proyectos similares?

Buscar y/o identificar aliados estratégicos en las diferentes provincias, cantones del país, con fin de buscar, ese apoyo técnico y financiero para la materialización de proyectos de desarrollo CONAVI, esto por cuanto, las restricciones presupuestarias que enfrenta el país y más específico la Institución.

Las siguientes consultas son exactamente iguales a las anteriores, por lo que, aplican las mismas respuestas. Recordemos, que estos dos proyectos son exactamente iguales (varias un poco el alcance de las obras), y ejecutados en el mismo cantón, y tiene la misma fuente de financiamiento (Japdeva), por lo que, no procederá a contestarlas.

Anexo 7. Matriz de análisis de datos triangulados

Matriz de análisis de datos triangulados					
Objetivo: Analizar datos recolectados de fuentes secundarias y triangular la información recolectada en los otros instrumentos					
Ficha de registro	de datos	Criterio de evaluación			
Documento consultado	Dato generado	Pertinencia	Congruencia	Eficiencia	Eficacia
Documento de Requerimientos RN 247-249-814 lastre Zona 5-1 LA (PV-VF) firma	los datos relacionados y clasificados en los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia;	<p>El objeto de esta licitación es contratar una persona jurídica, con capacidad técnica, financiera y legal para llevar a cabo los trabajos para rehabilitación, mantenimiento periódico y mantenimiento rutinario en las Rutas Nacionales Nos. 247, 249 y 814 (en lastre); Zona 5-1, Región Huetar Atlántico.</p> <p>Los trabajos incluyen: excavación en la vía, estructural y de material de préstamo; relleno para fundaciones y estructuras; gaviones revestidos con PVC; suministro y colocación de material de subbase; reacondicionamiento de la calzada (construcción y/o limpieza y/o conformación de cunetas, laterales); material de secado; concreto estructural hidráulico; geotextil; limpieza del sistema de alcantarilla in situ; reposición, sustitución, extensión o complementación de tuberías de alcantarillado; sello de cura de emulsión asfáltica y colchones de revestimiento con PVC; entre otros.</p>	<p>El CONAVI, por medio de la Dirección de Proveeduría Institucional, invita a las empresas constructoras de obras viales interesadas a participar en esta Licitación Abreviada.</p> <p>El CONAVI realizará toda notificación relacionada con este procedimiento de contratación, por medio del Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP).</p> <p>La oferta deberá ser firmada digitalmente, por quien tenga poder para ello y deberá cumplir con todos los requisitos, políticas de uso y procedimientos del SICOP, con normativa relacionada y demás lineamientos y manuales establecidos por la Dirección General de Administración de Bienes y Contratación Administrativa (DGABCA).</p>	<p>El CONAVI se reserva el derecho de comprobar la exactitud y veracidad de los datos consignados en la oferta, en caso de que así lo decida.</p> <p>La persona que incluya la oferta en el expediente electrónico del SICOP, deberá tener la aptitud y capacidad de actuar (representante legal) o el que cuente con un poder y esté autorizado para firmar digitalmente la oferta (subir el poder al expediente electrónico), según lo dispuesto en el Artículo No. 63 del Reglamento a la Ley de Contratación Administrativa (RLCA).</p> <p>El oferente podrá concurrir a través de representantes de casas extranjeras, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo No. 18 del RLCA.</p>	<p>El plazo de ejecución del contrato será de 365 días naturales, contados a partir de la fecha indicada en la "orden de inicio" emitida por parte de la unidad supervisora del contrato.</p> <p>Para esta licitación el horario de trabajo será diurno y durante el plazo de ejecución la vía nunca permanecerá totalmente cerrada al tránsito vehicular y peatonal.</p> <p>El trabajo deberá realizarse en forma continua, sin ninguna interrupción y en el caso de que la Unidad supervisora del contrato, detecte atrasos debido a deficiencias en la organización y/o programación del contratista, que impidan el cumplimiento del programa de trabajo aprobado, se exigirá el trabajo durante los 7 días de la semana, incluyendo sábados, domingos y días feriados.</p>
02-20220923-RN247 Conservación V-4 (2)	Los datos relacionados y clasificados en los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia.	<p>El proyecto consiste en realizar labores de mantenimiento a la Ruta Nacional No. 247, en las secciones de control 70512, 70513 y 70514, con una longitud de 10,440 km; 15,935 km y 7,180 km respectivamente para un total de 33,5 km, de los cuales se van a intervenir 32,120 km.</p> <p>Las actividades a realizar corresponden a:</p> <p>Reconformación de la ruta de lastre. Limpieza del sistema de alcantarillado. Reparación de sitios inestables mediante la colocación de gaviones. Protección de la superficie de rueda mediante la colocación de tratamiento superficial simple. El proyecto mejora la seguridad vial en la zona con demarcación y mejor tracción vehicular.</p>	<p>El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) es la institución ejecutora del proyecto.</p> <p>El proyecto se alinea con el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022, el Plan Nacional de Transportes y el Plan Operativo Institucional de CONAVI, 2022.</p>	<p>El documento incluye un análisis de riesgos institucionales y un análisis de riesgos a amenazas naturales, con el fin de identificar y mitigar posibles contratiempos en la ejecución del proyecto.</p>	<p>El proyecto tiene como objetivo general mejorar la condición de transitabilidad de la Ruta Nacional No. 247 en las secciones de control 70512, 70513 y 70514 mantenimiento mediante que incluye la colocación de un tratamiento superficial simple para evitar el deterioro acelerado de la ruta.</p> <p>Los resultados esperados del proyecto incluyen la rehabilitación de la superficie de rodadura, la reparación de sitios inestables, la reducción de la pérdida de material y la mejora de la seguridad y señalización vial.</p>

RN249 Conservación V-3 FIRMADO	Los datos relacionados y clasificados en los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia:	<p>El proyecto consiste en realizar labores de mantenimiento a la Ruta Nacional No. 249, en las secciones de control 70610 y 70620, con una longitud total de 12,895 km.</p> <p>Las actividades a realizar corresponden a:</p> <p>Reconformación de la ruta de lastre. Limpieza del sistema de alcantarillado. Protección de la superficie de rueda mediante la colocación de tratamiento superficial simple. El proyecto mejora la seguridad vial en la zona, con demarcación y mejor tracción vehicular.</p>	<p>El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) es la institución ejecutora del proyecto.</p> <p>El proyecto se alinea con el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022, el Plan Nacional de Transportes y el Plan Operativo Institucional de CONAVI, 2022.</p>	<p>El documento incluye un análisis de riesgos institucionales y un análisis de riesgos a amenazas naturales, con el fin de identificar y mitigar posibles contratiempos en la ejecución del proyecto.</p>	<p>El objetivo general del proyecto es mejorar la condición de transitabilidad de la Ruta Nacional No. 249 en las secciones de control 70610 y 70620 mediante mantenimiento que incluye la colocación de un tratamiento superficial simple para evitar el deterioro acelerado de la ruta.</p> <p>Los resultados esperados del proyecto incluyen la rehabilitación de la superficie de rodadura, la reducción de la pérdida de material, y la mejora de la seguridad y señalización vial.</p>
Acta Extraordinaria No. 019-2022 (1) (2)	Los datos relacionados y clasificados en los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia:	<p>El acta trata sobre la sesión extraordinaria del Consejo de Administración de JAPDEVA, donde se discutieron temas relevantes para la institución.</p> <p>Algunos de los temas tratados incluyen convenios con municipalidades para la atención de rutas nacionales, eliminación de plazas vacantes, presupuesto inicial y plurianual 2023, Plan Operativo Institucional 2023, recomendaciones de la comisión de cruces, solicitud de autorización para préstamo de excavadora, nombramiento de representante de JAPDEVA para integrar la Junta Directiva de FODELI, convenio interinstitucional de préstamo de funcionario, propuesta de atención de reclamos y borrador de Reglamento de APP's.</p>	<p>La sesión se llevó a cabo de manera virtual el 27 de septiembre de 2022, con la presencia de los miembros del Órgano Colegiado y otros funcionarios de JAPDEVA.</p> <p>Se sigue un orden del día establecido para la discusión de los temas.</p>	<p>Se busca la aprobación de convenios y reglamentos para agilizar la ejecución de proyectos y la toma de decisiones.</p> <p>Se discuten modificaciones y aclaraciones a los convenios para asegurar su correcta implementación.</p>	<p>Se aprueban convenios de cooperación con municipalidades para la atención de rutas nacionales.</p> <p>Se presenta y discute el Reglamento para el Establecimiento de Términos y Condiciones Generales en la suscripción de Alianzas estratégicas.</p>
SINTESIS DOC PRIMARIOS	Son fuentes originales, creadas en el momento en que ocurrieron los hechos o por los protagonistas directos. No han sido interpretadas ni modificadas por otros autores.	Los proyectos son pertinentes porque responden a necesidades reales de rehabilitación, mantenimiento y conservación de rutas nacionales de alto tránsito en la Región Huastar Atlántico. Se adaptan al contexto geográfico y funcional de las vías, y consideran riesgos institucionales y naturales que afectan la ejecución, como deslizamientos y deterioro del sistema de alcantarillado. Además, están alineados con políticas nacionales de transporte y desarrollo.	Existe congruencia en la planificación y ejecución de los proyectos, ya que los objetivos, acciones técnicas (como reconformación, colocación de tratamiento superficial y demarcación) y marcos legales y administrativos (SICOP, RLCA) están alineados con los planes nacionales y operativos de CONAVI. Las disposiciones y procedimientos están claramente establecidos, lo cual asegura coherencia entre lo planificado y lo ejecutado.	Los proyectos son eficientes en el uso de recursos al contemplar un cronograma de 365 días con ejecución continua y sin cierre total de vías, maximizando así la operatividad durante los trabajos. Se busca evitar interrupciones y se prevé trabajo incluso en fines de semana si hay atrasos. Las actividades están orientadas a extender la vida útil de la infraestructura sin incurrir en obras mayores.	Los proyectos son eficaces en cuanto a resultados esperados: mejoran la transitabilidad, seguridad vial, estabilidad del terreno y visibilidad mediante demarcación y tratamiento superficial. También logran mitigar riesgos como pérdida de material y fallos en zonas inestables. Los objetivos están claramente definidos y vinculados a mejoras funcionales y estructurales de las rutas.

<p>Convenio de cooperación 9899</p>	<p>los datos relacionados y clasificados en los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia:</p>	<p>El Convenio de Cooperación tiene por objeto cooperar con la República de Costa Rica en el desarrollo de programas o proyectos de inversión, específicamente para la mejora y ampliación de la Red Vial Estratégica (RVE) del país, y de mejora del desarrollo y la movilidad en la Gran Área Metropolitana (GAM), que promuevan la competitividad como mecanismo para impulsar el crecimiento económico del país.</p> <p>Se aprueba el Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-00005 para el Financiamiento del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, suscrito el 18 de marzo de 2020, en San José, Costa Rica, entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo por un monto de trescientos millones de dólares.</p>	<p>El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) será el Organismo Ejecutor del Programa.</p> <p>El Organismo Ejecutor contará con el apoyo de una Unidad Ejecutora, para realizar la gestión administrativa, técnica y social del Programa, y de un Fideicomiso, para realizar la gestión financiera del Programa, a excepción de las obras impositivas en el corredor San José - San Ramón (Ruta 1).</p> <p>Las Operaciones Individuales se regirán por las disposiciones establecidas en los Contratos de Préstamo Individuales, su anexo y normas generales correspondientes, así como por lo previsto en el presente Convenio, en lo que resulte aplicable.</p>	<p>Para los efectos del trámite de los procesos de expropiación de los terrenos requeridos para la ejecución del Programa, la Unidad Ejecutora designada por el Organismo Ejecutor podrá encargarse directamente de todas las actuaciones preparatorias requeridas para el dictado de los actos administrativos que le compete al organismo ejecutor.</p> <p>En caso de que sea necesario llevar el trámite de adquisición de bienes inmuebles al proceso jurisdiccional de expropiación, una vez depositado el monto de la indemnización ante el órgano jurisdiccional respectivo, este deberá otorgar, en un plazo máximo de tres días hábiles, a los propietarios o poseedores, un plazo no mayor de quince días naturales para que desalojen o desocupen el inmueble o derecho.</p>	<p>El plazo para celebrar Contratos de Préstamo Individuales bajo el presente Convenio será de cinco años, contados a partir de la fecha de vigencia del mismo, sin perjuicio de que este pueda ser prorrogado por las partes.</p> <p>El Banco sólo comprometerá recursos cuando el Directorio Ejecutivo del Banco apruebe la Operación Individual respectiva y hasta por el monto correspondiente al Préstamo Individual respectivo.</p> <p>El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), como órgano ejecutor del presente contrato de préstamo, presentará a la Comisión de Control del Ingreso y el Gasto Públicos de la Asamblea Legislativa y ante la Contraloría General de la República y el Ministerio de Hacienda, respectivamente, informes semestrales sobre la ejecución de gastos, con cargo al financiamiento designado en este contrato de préstamo.</p> <p>Fuentes y contenidos relacionados</p>
<p>Contraloría denuncia debilidades en la conservación de la red vial nacional por parte de Conavi • Semanario Universidad, 09-12-2021, por Kevin Venegas Arias</p>	<p>Con base en el artículo "Contraloría denuncia debilidades en la conservación de la red vial nacional por parte de Conavi" (Semanario Universidad), que expone hallazgos de una auditoría de la Contraloría General de la República, se pueden organizar los datos según los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia:</p>	<p>Evaluación de si la acción pública responde a necesidades reales.</p> <p>La Contraloría señala que no hay una planificación orientada a resultados, lo cual compromete que las obras ejecutadas respondan a necesidades viales concretas.</p> <p>No se identifican prioridades técnicas ni socioeconómicas, lo que sugiere una debilidad en la justificación de por qué, cuándo y dónde intervenir rutas.</p> <p>Ejemplo del texto:</p> <p>"Existe una carencia a la hora de identificar las necesidades prioritarias de las actividades que lo requieren."</p>	<p>Coherencia entre objetivos institucionales, planificación y ejecución.</p> <p>Ausencia de plan estratégico institucional y de modelo de gestión organizacional que articule liderazgo, transformación digital y cultura institucional.</p> <p>Falta de alineación entre presupuesto, recursos asignados y condiciones reales de las vías.</p> <p>Ejemplo del texto:</p> <p>"No se consideran de manera integral técnicas, sociales y financieras en la asignación de los recursos."</p>	<p>Uso racional de los recursos disponibles para lograr los productos esperados.</p> <p>El CONAVI no realiza análisis de costo-desempeño de las intervenciones.</p> <p>No se han identificado factores que inciden en los incrementos de costos, ni se explican diferencias entre lo presupuestado y lo ejecutado.</p> <p>Ejemplo del texto:</p> <p>"No se han identificado los factores externos e internos que inciden en el incremento de los costos de las obras."</p>	<p>Medida en que se alcanzan los objetivos establecidos.</p> <p>No se logra cumplir metas concretas de conservación vial, debido a la falta de un modelo de gestión por resultados.</p> <p>El presupuesto no se enfoca en resultados ni impacta en la calidad del servicio vial.</p> <p>Ejemplo del texto:</p> <p>"Conavi no ejecuta una planificación de la gestión de conservación vial orientada a resultados."</p>

<p>INFORME Nro. DFOE-IFR-IF-00012-2020 24 de noviembre, 2020</p>	<p>según el informe N.º DFOE-IFR-IF-00012-2020 emitido por la Contraloría General de la República el 24 de noviembre de 2020, se evaluó el sistema de control en la gestión de los proyectos definidos como "TOPICS" por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). A continuación, se presentan los hallazgos clasificados según los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia</p>	<p>El informe identificó que el sistema de control utilizado por CONAVI no estaba adecuadamente alineado con las necesidades reales de los proyectos "TOPICS". Esto se evidenció en la falta de mecanismos específicos para asegurar que los proyectos respondieran a las prioridades de infraestructura vial del país.</p>	<p>Se observaron inconsistencias entre los objetivos planteados en los proyectos y las acciones ejecutadas. Por ejemplo, algunos proyectos carecían de una planificación detallada que garantizara la coherencia entre las metas establecidas y los recursos asignados, lo que generó desviaciones en su implementación.</p>	<p>La auditoría reveló deficiencias en la utilización de los recursos disponibles. Se detectaron retrasos en la ejecución de proyectos y sobrecostos que no fueron justificados adecuadamente. Además, la ausencia de indicadores de desempeño impidió evaluar la relación entre los recursos invertidos y los resultados obtenidos.</p>	<p>El informe concluyó que varios proyectos no lograron cumplir con los objetivos establecidos inicialmente. La falta de seguimiento y evaluación continua contribuyó a que los resultados esperados no se materializaran, afectando la calidad y funcionalidad de las obras ejecutadas.</p>
<p>INFORME N.º DFOE-IFR-IF-00016-2020 14 de diciembre, 2020</p>	<p>según el Informe DFOE-IFR-IF-00016-2020 de la Contraloría General de la República de Costa Rica, emitido el 14 de diciembre de 2020, se evaluaron aspectos relacionados con la gestión de proyectos de infraestructura. A continuación, se presentan los hallazgos clasificados según los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia</p>	<p>Identificación de necesidades reales: Se observó que algunos proyectos no respondían a necesidades claramente identificadas, lo que cuestiona su relevancia en el contexto de las prioridades nacionales. Alineación con objetivos estratégicos: La falta de una planificación adecuada llevó a la inclusión de proyectos que no estaban alineados con los objetivos estratégicos del sector infraestructura.</p>	<p>Desajuste entre planificación y ejecución: Se encontraron inconsistencias entre lo planificado y lo ejecutado, evidenciando una falta de coherencia en la gestión de los proyectos. Deficiencias en la documentación técnica: La ausencia de estudios técnicos adecuados en la fase de planificación resultó en proyectos mal diseñados y con problemas durante su ejecución.</p>	<p>Retrasos en la ejecución: Se identificaron demoras significativas en la ejecución de los proyectos, lo que generó incrementos en los costos y afectó la entrega oportuna de los beneficios esperados. Uso inadecuado de recursos: La falta de controles efectivos provocó un uso ineficiente de los recursos asignados, disminuyendo el impacto de las inversiones realizadas.</p>	<p>No cumplimiento de objetivos: Varios proyectos no alcanzaron los resultados esperados, debido a problemas en su diseño y ejecución, lo que limitó su efectividad en la solución de las problemáticas identificadas. Falta de indicadores de desempeño: La ausencia de indicadores claros dificultó la evaluación del impacto y la efectividad de los proyectos implementados.</p>
<p>DOCPLAN-09602. Guía Metodológica General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública PERFIL DEL PROYECTO, JULIO 2024</p>	<p>Con base en el documento "Guía Metodológica General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública (MIDEPLAN, julio 2024)", la clasificación de los contenidos según los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia:</p>	<p>Hace referencia a la adecuación del proyecto a una necesidad real de la población o del territorio. Se establece desde la fase de preinversión, al identificar si la idea del proyecto responde a una necesidad, problema, riesgo u oportunidad relevante (pág. 10-11). Se verifica si está alineado con los objetivos estratégicos de la entidad y políticas públicas vigentes (sección 2.5). Utiliza análisis de área de estudio, demanda, población beneficiaria y oferta actual (secciones 2.1-2.7) para justificar la necesidad del proyecto. Ejemplo: Si no hay centro de salud, se evalúa si la ausencia afecta directamente el bienestar y acceso a servicios en la comunidad, no simplemente la carencia del edificio (pág. 26-27).</p>	<p>La consistencia lógica entre objetivos, problemas, medios y fines del proyecto. Usa el método del árbol de problemas y árbol de objetivos (secciones 2.2 y 2.3) para asegurar que las soluciones propuestas corresponden directamente a las causas identificadas. Alinea los objetivos con políticas y planes nacionales (sección 2.5). Requiere que los objetivos sean medibles, alcanzables, eficaces y temporales (pág. 30). Ejemplo: El problema "deficiente servicio de transporte" se transforma en el objetivo "mejorar el servicio de transporte", asegurando congruencia entre diagnóstico y solución (pág. 31).</p>	<p>Mide la relación entre los recursos utilizados y los productos obtenidos. Se aborda en la evaluación financiera (capítulo 3), especialmente mediante: Análisis de costos (pág. 95). Flujo de caja (pág. 82). Indicadores como VAN, TIR, y análisis de sensibilidad (págs. 91-94). En evaluación económica-social también se aplican enfoques costo-beneficio y costo-eficiencia (págs. 104-107).</p>	<p>Valora el grado de cumplimiento de los objetivos del proyecto. Se verifica principalmente en la fase de postinversión (sección 1.1.3), mediante: Evaluaciones ex post de efecto (1-5 años) y de impacto (más de 5 años). Se mide el cambio generado en la situación inicial con indicadores definidos en el perfil del proyecto. Implica una evaluación cualitativa de los impactos (pág. 114). Ejemplo: Mejoras en el acceso al servicio público de salud se medirán por el número de atenciones realizadas o el aumento de cobertura en la población objetivo.</p>

<p>MIDEPLAN-AINV-OF-009-2025. San José, 24 de enero de 2025</p>	<p>El funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), se pueden extraer lineamientos clave organizados bajo los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia:</p>	<p>Se refiere a la relevancia de los proyectos en relación con las prioridades nacionales y sectoriales:</p> <p>Los proyectos deben estar alineados con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) y los planes estratégicos institucionales (art. 21, 24).</p> <p>Requieren estar justificados mediante estudios de preinversión para validar su necesidad (infraestructura nueva o mantenimiento).</p> <p>Solo se incorporan en presupuestos y POIs aquellos que cuenten con viabilidad técnica y programación de recursos (último tramo del informe).</p> <p>Ejemplo:</p> <p>Se priorizan proyectos de obra pública con estudios completos, declaratoria de viabilidad y alineación con los objetivos del PNDIP.</p>	<p>Hace referencia a la coherencia entre planificación, formulación, programación y presupuesto:</p> <p>Se exige consistencia entre:</p> <p>Información del proyecto en el BPIP,</p> <p>Ficha Técnica de Proyectos de Inversión Pública (FTPIP),</p> <p>Plan Operativo Institucional (POI),</p> <p>Matriz de Articulación Plan-Presupuesto (MAPP).</p> <p>Los proyectos deben ser inscritos y actualizados conforme a criterios técnicos, etapas del ciclo de inversión y umbrales de licitación (puntos 1.5, 1.13, 1.18 del reglamento técnico).</p> <p>Ejemplo:</p> <p>Un proyecto no puede ser presupuestado sin estar inscrito en el BPIP con su respectiva etapa y código. Debe tener coherencia entre monto, etapa, y ejecución esperada.</p>	<p>Evalúa la relación entre los recursos utilizados y los productos obtenidos:</p> <p>Se establece el uso de procesos abreviados con requerimientos simplificados para ciertos proyectos de bajo monto (licitación menor), lo que permite agilizar gestiones (Art. 24).</p> <p>El Decreto 44821-PLAN promueve la mejora en los tiempos de tramitación y ejecución, incluyendo alertas automáticas para actualizaciones trimestrales del BPIP.</p> <p>Se promueve la existencia de un Plan de Gestión de Ejecución y un informe de cierre con contenido estandarizado para todas las obras mayores.</p> <p>Ejemplo:</p> <p>Las instituciones deben presentar informes de cierre físico-financiero y mantener actualizado el avance del proyecto para optimizar la ejecución.</p>	<p>Está vinculada al cumplimiento de los objetivos planteados:</p> <p>Se exige evidencia de resultados por medio del seguimiento físico y financiero registrado en el BPIP.</p> <p>El proyecto debe cumplir con los objetivos establecidos en el PNDIP y estar documentado con viabilidad técnica y financiera antes de su ejecución.</p> <p>Se destacan los proyectos de APP como opción solo si demuestran mayor eficacia (Art. 23), especialmente si asignan adecuadamente los riesgos y alcanzan mejores resultados.</p> <p>Ejemplo:</p> <p>Un proyecto solo se aprueba si logra demostrar impacto claro, respaldo técnico y viabilidad dentro del tiempo y presupuesto previsto.</p>
<p>MANUAL DE EVALUACIÓN PARA INTERVENCIONES PÚBLICAS (Gestión de evaluaciones en el Sistema Nacional de Planificación)</p>	<p>Establece que la evaluación puede y debe aplicarse desde el diseño de las intervenciones, no solo al final de su ejecución. Esta visión integral permite identificar debilidades, asegurar coherencia entre objetivos y acciones, y optimizar la toma de decisiones desde las etapas tempranas de políticas, planes, programas o proyectos.</p>	<p>El documento reconoce la importancia de la pertinencia como uno de los criterios generales para evaluar intervenciones públicas, sin embargo, no ofrece una definición operativa ni establece indicadores concretos o metodologías específicas para cuantificar y medir de forma objetiva este criterio. En otras palabras, si bien se entiende que la pertinencia implica verificar que la intervención responda de manera adecuada a una necesidad o problemática identificada, el manual se centra en plantearlo como un elemento conceptual que debe considerarse en el análisis global del diseño, sin detallar pasos o herramientas específicas que permitan evaluar sistemáticamente dicho aspecto.</p>	<p>No desarrolla de forma explícita el criterio de congruencia como uno de los criterios de evaluación principales.</p> <p>En detalle:</p> <p>No lo menciona como un criterio evaluativo autónomo, a diferencia de otros como eficacia, eficiencia, impacto, sostenibilidad o pertinencia, que sí están definidos y explicados.</p> <p>Aunque implícitamente aborda elementos que podrían vincularse con la congruencia (por ejemplo, al analizar la teoría de la intervención, la cadena de resultados o la coherencia lógica entre insumos, actividades, productos y resultados), el término "congruencia" no es utilizado como tal ni conceptualizado.</p> <p>Tampoco propone instrumentos, indicadores ni lineamientos metodológicos específicos para evaluar la congruencia interna de una intervención.</p> <p>En resumen, el documento no incluye el criterio de congruencia como categoría propia ni le asigna una definición técnica, aunque algunos de sus componentes podrían analizarse bajo ese lente si se desea complementar el enfoque con estándares internacionales o prácticas institucionales.</p>	<p>Resalta el criterio de eficiencia como uno de los pilares fundamentales en la evaluación de intervenciones públicas. En concreto, define la eficiencia como:</p> <p>"La medida en que se obtienen los resultados, objetivos y procesos de acuerdo con los recursos e insumos disponibles (tiempo, habilidades técnicas, costos, entre otros)."</p> <p>Este criterio apunta a valorar si una intervención logró sus resultados optimizando el uso de los recursos disponibles. Es decir, no solo interesa alcanzar los objetivos, sino hacerlo de manera rentable y adecuada en términos de insumos.</p> <p>Además, se da un ejemplo concreto para ilustrar su aplicación: al evaluar un proyecto de capacitación para mujeres jóvenes en pobreza, se considera la eficiencia al analizar el costo de implementar dicha capacitación en relación con los resultados obtenidos.</p> <p>En resumen, el criterio de eficiencia evalúa cuán bien se utilizan los recursos para obtener resultados, siendo clave para la toma de decisiones informadas sobre el uso del dinero público y la mejora de la gestión pública.</p>	<p>El documento destaca que la eficacia evalúa:</p> <p>Si los resultados alcanzados coinciden con las metas propuestas.</p> <p>En qué medida las estrategias y actividades contribuyeron a esos logros.</p> <p>La cobertura lograda frente a la prevista.</p> <p>Factores que influyeron en el éxito o el fracaso.</p> <p>Resultados no planeados, tanto positivos como negativos.</p> <p>Dificultades para acceder a la intervención.</p> <p>El valor que se le da a los resultados en relación con el éxito del programa.</p> <p>También se explica que la eficacia se enfoca en el cumplimiento de los objetivos, más allá del costo o del proceso, y es uno de los criterios clásicos junto con eficiencia, pertinencia, impacto y sostenibilidad.</p>
<p>SINTESIS DOC SECUNDARIOS</p>	<p>Son documentos que analizan, interpretan o comentan fuentes primarias. Tienen cierto grado de análisis o crítica.</p>	<p>Los proyectos pertinentes están alineados con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Nacional de Transportes y necesidades viales concretas.</p> <p>El diseño debe partir de una justificación técnica y socioeconómica clara: demanda, condiciones actuales de la vía, riesgos naturales o sociales.</p> <p>Algunos informes revelan debilidades en esta área: falta de diagnóstico adecuado o intervenciones no alineadas con prioridades nacionales.</p> <p>Las guías de MIDEPLAN destacan la importancia del análisis territorial, población beneficiaria y oferta actual como base para validar la necesidad del proyecto. Crea en una sola prosa</p>	<p>En proyectos bien estructurados, se observa consistencia entre metas, actividades y resultados esperados, respaldados por instrumentos de planificación (POI, BPIP, SICOP).</p> <p>Se valoran marcos claros de gobernanza: definición del ente ejecutor, unidades técnicas y mecanismos financieros como fideicomisos.</p> <p>Sin embargo, varios informes de la Contraloría advierten sobre falta de planificación detallada, desconexión entre recursos asignados y necesidades reales, y debilidades en la gestión estratégica.</p> <p>MIDEPLAN recomienda herramientas como el árbol de problemas y matriz de marco lógico para garantizar congruencia técnica y lógica.</p>	<p>Se considera eficiente el proyecto que logra sus metas optimizando tiempo, dinero y recursos humanos.</p> <p>Se valoran cronogramas realistas, mecanismos para evitar atrasos y uso de metodologías como análisis costo-beneficio, TIR, VAN.</p> <p>En muchos casos, se evidencian deficiencias: ausencia de indicadores de desempeño, retrasos sin justificación y sobrecostos no explicados.</p> <p>Las guías técnicas promueven procesos simplificados para obras menores y monitoreo financiero continuo para evitar desviaciones.</p>	<p>Proyectos eficaces mejoran la transitabilidad, seguridad vial, cobertura del servicio y resiliencia ante eventos naturales.</p> <p>Se requieren indicadores claros de resultado e impacto para medir si la intervención logró transformar la situación inicial.</p> <p>Informes críticos resaltan la falta de evaluación ex post, debilidad en seguimiento de metas y escasa orientación a resultados.</p> <p>MIDEPLAN plantea que la evaluación de eficacia debe considerar no solo el cumplimiento de metas, sino también su valor para la población objetivo.</p>

<p>manual_de_evaluaciones_en_la_obra_publica_-_dnt_mop Argentina</p>	<p>Con base en el "Manual de Evaluaciones en la Obra Pública" elaborado por la Dirección Nacional de Integridad y Transparencia del Ministerio de Obras Públicas de Argentina, los criterios de pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia se abordan desde un enfoque integral.</p>	<p>Definición según el manual: Se refiere a la adecuación de un programa o proyecto para satisfacer necesidades y demandas o para resolver una situación concreta . Datos clave: La evaluación considera si una política responde efectivamente a una necesidad pública real. Implica verificar si las metas están alineadas con las problemáticas que motivan la intervención. En el enfoque de brechas de infraestructura, la pertinencia se mide comparando la situación actual con la meta de prestación deseada.</p>	<p>Relación implícita en el manual: Aunque el manual no menciona directamente la palabra "congruencia", se habla de la coherencia interna del diseño del proyecto: La correspondencia entre los objetivos, metas, actividades y recursos (evaluación ex ante) Datos clave: Se valora la consistencia entre el diseño del proyecto y la lógica causal de su implementación. La congruencia se comprueba también en la comparación ex ante vs. ex post, observando si se cumplió con lo planificado.</p>	<p>Definición según el manual: Capacidad de una política o programa para alcanzar sus resultados utilizando la menor cantidad posible de recursos. Datos clave: Evaluaciones de eficiencia incluyen: Comparación entre costos proyectados y reales. Cumplimiento de cronogramas financieros y físicos . Uso de indicadores como: Costo-beneficio. Tasa Interna de Retorno (TIR). Valor Actual Neto (VAN). Costo Anual Equivalente (CAE).</p>	<p>Definición según el manual: Se refiere a la capacidad de alcanzar los objetivos programados. Datos clave: Evaluaciones de resultados e impacto miden la eficacia. Se utilizan líneas de base para comparar el antes y después. Ejemplo: medir si una obra pública (ej. acueducto) logró la cobertura prevista de población. Se diferencia entre: Eficacia técnica: cumplimiento de metas físicas. Efectividad social: logro de impactos esperados en la comunidad.</p>
<p>SINTESIS DOC TERCARIOS</p>	<p>Son herramientas de organización del conocimiento. Compilan o indexan fuentes primarias y secundarias, sin analizarlas en profundidad. Sirven como guías para encontrar información.</p>	<p>La pertinencia de un proyecto de infraestructura se confirma cuando su diseño responde claramente a una necesidad pública real, bien identificada y contextualizada. Esto implica que las metas del proyecto deben alinearse con los problemas que motivan la intervención, y que exista una comparación objetiva entre la situación actual y la meta de prestación deseada. Evaluar la pertinencia permite asegurar que los recursos públicos se destinan a resolver situaciones concretas y prioritarias para la población.</p>	<p>Aunque el término "congruencia" no se mencione explícitamente en el manual, su esencia se refleja en la coherencia interna del proyecto. Esta se manifiesta en la alineación lógica entre objetivos, actividades, recursos y resultados. Evaluar la congruencia implica verificar si lo planificado es viable y si, al comparar la formulación inicial con la ejecución final, se mantuvo la lógica causal del proyecto. Un diseño congruente permite una ejecución ordenada y predecible.</p>	<p>La eficiencia se alcanza cuando un proyecto logra sus resultados utilizando los recursos de manera óptima. Su evaluación requiere comparar los costos previstos con los realmente ejecutados y verificar el cumplimiento de los cronogramas físicos y financieros. El uso de herramientas como el VAN, TIR o el CAE permite medir si las inversiones generaron valor. Un proyecto eficiente maximiza beneficios con el menor costo posible, garantizando el buen uso del dinero público.</p>	<p>La eficacia evalúa si el proyecto cumplió sus objetivos y produjo los resultados esperados. Se analiza a través de mediciones antes y después de la intervención, y se distingue entre eficacia técnica (cumplimiento físico de metas) y efectividad social (impacto real en la población). Un proyecto eficaz es aquel que, además de ejecutarse, transforma positivamente la realidad que pretendía mejorar, alcanzando la cobertura y el impacto propuestos.</p>

Documento consultado	Observaciones	Frecuencia	Indicador	Promedio	Probabilidad
Documento de Requerimientos RN 247-249-814 lastre Zona 5-1 LA (PV-VF) firma	la información sobre frecuencia, indicador, promedio y probabilidad, cuando se encuentren explícitamente mencionados	La matriz de control de calidad detalla la "frecuencia mínima" con la que se deben realizar ciertas mediciones o muestreos durante las actividades constructivas. Por ejemplo, para la actividad de "Ampliación y Limpieza" el ancho de la explanada se debe medir con una frecuencia de "3 mediciones distanciadas a 10 metros c/500 metros o en puntos críticos".	El documento incluye varios indicadores de calidad para las actividades constructivas. Estos indicadores son los "Parámetros de calidad" que se van a medir. Continuando con el ejemplo anterior, el "Ancho de la explanación" es el parámetro de calidad (indicador) para la actividad de "Ampliación y Limpieza". Otros ejemplos de indicadores son el CBR (para Subbase), Abrasión de los Ángeles (para material grueso), Densidad, Dureza, Durabilidad, etc.	En la medición del ancho de la explanada, se especifica que "El promedio de las tres mediciones no podrá ser menor que el valor especificado en el cartel (sección típica) o en su defecto el definido en el inventario de necesidades".	No se encontró información explícita sobre "probabilidad" en el contexto de cálculos o estadísticas.
02-20220923-RN247 Conservación V-4 (2)	La información sobre frecuencia, indicador, promedio y probabilidad, cuando se encuentren explícitamente mencionados:	o se encontró información sobre frecuencia específica. Sin embargo, se menciona en el documento "02-20220923-RN247 Conservación V-4 (2).pdf" la periodicidad de las reuniones de coordinación en campo.	El documento "Documento de Requerimientos RN 247-249-814 lastre Zona 5-1 LA (PV-VF) firma.pdf" incluye varios indicadores de calidad para las actividades constructivas, como el CBR (para Subbase) y la Abrasión de los Ángeles (para material grueso). El documento "02-20220923-RN247 Conservación V-4 (2).pdf" incluye una Tabla de Acrónimos.	El documento "Documento de Requerimientos RN 247-249-814 lastre Zona 5-1 LA (PV-VF) firma.pdf" menciona que en la medición del ancho de la explanada, se especifica un promedio de tres mediciones. El documento "02-20220923-RN247 Conservación V-4 (2).pdf" incluye el "Promedio mensual de los tres meses más lluviosos".	El documento "02-20220923-RN247 Conservación V-4 (2).pdf" incluye una "Matriz de Identificación de Riesgo" donde se valoran eventos y su probabilidad. Fuentes y contenidos relacionados

RN249 Conservación V-3 FIRMADO	De acuerdo con el informe adjunto ("RN249 Conservación V-3 FIRMADO .pdf"), aquí te proporciona la información sobre frecuencia, indicador, promedio y probabilidad, cuando se encuentren explícitamente mencionados:	No se encontró información sobre frecuencia específica.	El documento incluye una Tabla de Acrónimos.	El documento incluye el "Promedio mensual de los tres meses más lluviosos".	El documento incluye una "Matriz de Identificación de Riesgo" donde se valoran eventos y su probabilidad. Fuentes y contenidos relacionados
Acta Extraordinaria No. 019-2022 (1) (2)	De acuerdo con el informe adjunto ("Acta Extraordinaria No. 019-2022 (1) (2).pdf"), aquí te proporciona la información sobre frecuencia, indicador, promedio y probabilidad, cuando se encuentren explícitamente mencionados:	El informe menciona la "frecuencia" con la que se deben presentar los informes financieros.	El documento incluye varios indicadores de gestión, como "Cantidad Tonelaje por hora nave en atracadero movilizado" y "Total tiempo de espera por buque (excluye RECOPE) para ser atracado alcanzado".	No se encontró información específica sobre "promedio".	El documento incluye una "Matriz de Identificación de Riesgo" donde se valoran eventos y su probabilidad.
SINTESIS DOC PRIMARIOS					
Convenio de cooperación 9899	a información sobre frecuencia, indicador, promedio y probabilidad, cuando se encuentren explícitamente mencionados	El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) presentará informes de ejecución de gastos cada seis meses.	El informe deberá contener: El monto y el detalle de los recursos utilizados y ejecutados de las obras en sus diferentes etapas. Las metas propuestas y alcanzadas, en cumplimiento de los plazos establecidos. El detalle de las obras ejecutadas en el plazo fijado dentro del programa establecido por el Organismo Ejecutor, los rubros de inversión y los desembolsos efectuados. El nombre del adjudicatario de cada obra (persona física o jurídica) conforme al Programa y el detalle de los contratos respectivos, así como los de consultoría y los de servicios, con la lista de las respectivas personas físicas o jurídicas contratadas.	El documento menciona que, de este Programa se asignarán, al menos, seis millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$6.000.000,00) para la realización de estudios y diseños conforme se requerirán para la terminación de la nueva vía a San Carlos. También se destinarán, al menos, doscientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$200.000.000,00) se destinarán a la terminación de la nueva vía a San Carlos (Ruta 35).	No se encontró información explícita sobre "probabilidad" en el contexto de cálculos o estadísticas. El término "probabilidad" se utiliza en un sentido más general de posibilidad o condición. Por ejemplo, se menciona que la continuidad en la utilización de los recursos para el financiamiento de Operaciones Individuales subsiguientes a la primera Operación Individual estará condicionada al cumplimiento de ciertos requisitos. Fuentes y contenidos relacionados

<p>Contraloría denuncia debilidades en la conservación de la red vial nacional por parte de Conavi • Semanario Universidad, 09-12-2021, por Kevin Venegas Arias</p>	<p>En el artículo sobre la auditoría realizada por la Contraloría General de la República (CGR) al CONAVI, publicado en Semanario Universidad, no se presentan cifras exactas para realizar cálculos estadísticos específicos. Sin embargo, se puede interpretar o inferir cómo se abordan los conceptos de frecuencia, indicador, promedio y probabilidad con base en la información cualitativa del documento.</p> <p>Aunque el informe no ofrece datos duros, sí expone claramente la ausencia de sistemas de control cuantitativo (frecuencia, indicadores, métricas) que permitan monitorear y optimizar la gestión vial. Esto, en sí mismo, es un hallazgo crítico de debilidad institucional.</p>	<p>¿Cómo se refleja?</p> <p>No se indica una periodicidad explícita en las intervenciones ni en la evaluación de la red vial.</p> <p>Se evidencia una falta de frecuencia regular en la actualización de planes y gestión por resultados.</p> <p>La ausencia de un sistema sistemático de evaluación sugiere una baja frecuencia de monitoreo y planificación estructurada.</p> <p>Ejemplo inferido:</p> <p>Las necesidades prioritarias no son evaluadas periódicamente, lo que indica deficiencia en la frecuencia de revisión de condiciones viales.</p>	<p>¿Qué tipo de indicadores se mencionan o faltan?</p> <p>No existen indicadores técnicos ni socioeconómicos utilizados en la asignación de recursos.</p> <p>Tampoco se identifican indicadores de desempeño como:</p> <p>% de avance físico, relación costo-beneficio, desempeño de rutas según uso o condición.</p> <p>Texto clave del informe:</p> <p>"No ejecutan análisis de costo/desempeño de las intervenciones".</p>	<p>¿Qué se puede inferir?</p> <p>Aunque el informe no proporciona valores numéricos, la mención a diferencias entre montos ejecutados y planificados sugiere que se podrían calcular desviaciones promedio en costos o tiempos, si se tuviera acceso a los datos de ejecución.</p> <p>Ejemplo inferido:</p> <p>La falta de análisis del costo promedio por kilómetro intervenido o del desempeño promedio de rutas impide la planificación basada en eficiencia.</p>	<p>¿Qué probabilidad se menciona o puede deducirse?</p> <p>El informe cita al LANAMME sobre el riesgo de deterioro de carreteras en condición frágil:</p> <p>Se advierte que el descuido podría costarle al país más de €200 mil millones, lo cual implica una alta probabilidad de deterioro y aumento de costos futuros si no se actúa.</p> <p>Texto clave:</p> <p>"Las carreteras que están en condición frágil podrían costarle más de €200 mil millones al país."</p>
<p>INFORME No. DFOE-IFR-IF-00012-2020 24 de noviembre, 2020</p>	<p>Estos hallazgos resaltan la necesidad de fortalecer los sistemas de control y planificación en la gestión de proyectos de infraestructura vial para garantizar que se alineen con las necesidades del país y se ejecuten de manera eficiente y efectiva.</p> <p>El informe DFOE-IFR-IF-00012-2020 de la Contraloría General de la República no proporciona datos cuantitativos específicos que permitan calcular directamente la frecuencia, indicadores, promedios o probabilidades relacionados con la gestión de los proyectos "TOPICS" del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).</p> <p>El informe se centra en una evaluación cualitativa del sistema de control en la gestión de estos proyectos, identificando deficiencias en áreas como planificación, seguimiento, control de costos y cumplimiento de objetivos. Sin embargo, no se</p>				

<p>INFORME N.º DFOE-IFR-IF-00016-2020 14 de diciembre, 2020</p>	<p>Estos hallazgos resaltan la necesidad de fortalecer los procesos de planificación, ejecución y evaluación de proyectos de infraestructura para asegurar su pertinencia, congruencia, eficiencia y eficacia.</p> <p>Según el Informe N.º DFOE-IFR-IF-00016-2020 de la Contraloría General de la República de Costa Rica, emitido el 14 de diciembre de 2020, se evaluaron aspectos relacionados con la gestión de proyectos de infraestructura. A continuación, se presentan los hallazgos clasificados según los criterios de frecuencia, indicador, promedio y probabilidad:</p>	<p>Evaluaciones periódicas: El informe destaca la necesidad de realizar evaluaciones periódicas en diferentes etapas del ciclo de vida de los proyectos: ex ante (antes de su ejecución), intermedia (durante la implementación) y ex post (después de finalizado).</p> <p>Seguimiento continuo: Se enfatiza la importancia de un seguimiento continuo para identificar y corregir desviaciones en tiempo y costo durante la ejecución de los proyectos.</p>	<p>Indicadores de desempeño: Se recomienda el uso de indicadores específicos para medir el avance físico y financiero de los proyectos, tales como:</p> <p>Porcentaje de avance físico de las obras.</p> <p>Relación entre el monto ejecutado y el presupuesto proyectado.</p> <p>Número de beneficiarios alcanzados versus los previstos.</p> <p>Indicadores económicos: Se sugiere la aplicación de indicadores económicos como el Valor Actual Neto (VAN), la Tasa Interna de Retorno (TIR) y el Costo-Beneficio para evaluar la rentabilidad de los proyectos.</p>	<p>Costos unitarios promedio: El informe señala la importancia de considerar los costos unitarios promedio de intervenciones (por ejemplo, costo promedio por kilómetro de carretera) para estimar las brechas de infraestructura y planificar adecuadamente las inversiones.</p> <p>Promedio de ejecución: Se destaca la necesidad de analizar el promedio de ejecución de proyectos similares para establecer estándares y mejorar la eficiencia en futuras intervenciones.</p>	<p>Análisis de riesgos: El informe subraya la importancia de realizar análisis de riesgos para identificar la probabilidad de ocurrencia de eventos adversos que puedan afectar la ejecución de los proyectos, como retrasos, sobrecostos o fallas técnicas.</p> <p>Escenarios contrafactuales: Se recomienda la utilización de escenarios "con" y "sin intervención" para estimar la probabilidad de que una política o proyecto haya generado un cambio observado, mediante métodos como el emparejamiento (matching) y la regresión discontinua.</p>
<p>DOPLAN-03602. Guía Metodológica General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública PERFIL DEL PROYECTO, JULIO 2024</p>	<p>De acuerdo con la Guía Metodológica General para la Identificación, Formulación y Evaluación de Proyectos de Inversión Pública (MIDEPLAN, 2024), los conceptos de frecuencia, indicador, promedio y probabilidad están presentes como elementos metodológicos para la evaluación de proyectos, especialmente en la fase de perfil. A continuación se explica cómo se abordan:</p>	<p>¿Cómo se maneja en la guía?</p> <p>Aparece principalmente en la fase de evaluación de riesgo y en la evaluación post-inversión:</p> <p>Se analizan eventos naturales previos (ej. sismos, inundaciones) para determinar frecuencia histórica de ocurrencia en el área del proyecto.</p> <p>También se recomienda realizar evaluaciones en diferentes momentos del ciclo del proyecto:</p> <p>Ex ante (antes de ejecución), Durante (fase de inversión), Ex post de efecto (1-5 años), Ex post de impacto (más de 5 años).</p> <p>Ejemplo: La frecuencia de inundaciones en la zona del proyecto es de 1 cada 3 años, con daño promedio de \$500.000 por evento.</p>	<p>¿Cómo se aplica en la guía?</p> <p>Es un pilar fundamental de evaluación.</p> <p>Se establecen indicadores desde la identificación de objetivos:</p> <p>Físicos (avance de obras, población beneficiada), Financieros (ejecución presupuestaria), Económico-sociales (VAN, TIR, Costo-Beneficio), Ambientales y de género (impactos positivos/negativos, inclusión).</p> <p>Ejemplo de indicadores: % de reducción del tiempo de traslado. % de incremento de cobertura de agua potable. Beneficio/costo > 1.0.</p>	<p>¿Cómo se utiliza?</p> <p>Se aplica en el análisis económico y técnico:</p> <p>Costos unitarios promedio (por km de carretera, por m² de construcción). Promedio de demanda estimada en el área de influencia. Estimaciones para comparación entre proyectos similares (benchmarking). Ejemplo: El costo promedio por kilómetro de carretera asfaltada es de \$1.2 millones, con una variación del ±15% según la zona.</p>	<p>¿Dónde aparece?</p> <p>Central en el análisis de riesgos y desastres.</p> <p>Se define como la probabilidad de ocurrencia de eventos adversos combinada con la vulnerabilidad de los elementos expuestos.</p> <p>Se puede aplicar tanto cualitativa como cuantitativamente (análisis de costo esperado por riesgo). Ejemplo: Probabilidad de que un evento de lluvia extrema dañe el puente: 25% en un horizonte de 5 años.</p>

<p>MIDEPLAN-AINV-OF-009-2025, San José, 24 de enero de 2025</p>	<p>De acuerdo con el Informe MIDEPLAN-AINV-OF-009-2025, aunque no se presentan fórmulas estadísticas directas, sí se establecen parámetros y mecanismos operativos que permiten inferir o aplicar conceptos como frecuencia, indicador, promedio y probabilidad dentro del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Aquí se explica cómo se abordan:</p>	<p>¿Dónde se menciona?</p> <p>Las entidades deben actualizar la información de los proyectos registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) al menos cada tres meses (frecuencia trimestral).</p> <p>Fechas de corte: 31 de marzo, 30 de junio, 30 de septiembre y 31 de diciembre.</p> <p>Para ciertos proyectos (bajo monto o tipos específicos), se acepta una frecuencia anual de actualización.</p> <p>Aplicación:</p> <p>Esta frecuencia garantiza el monitoreo continuo y oportuno del avance físico y financiero de los proyectos.</p>	<p>¿Cómo se establece?</p> <p>El informe exige el uso de indicadores de avance físico y financiero en la ejecución de proyectos:</p> <p>% de avance físico de obras. % de ejecución presupuestaria respecto a lo programado.</p> <p>Códigos y estados del BPIP que permiten el seguimiento por etapa del ciclo de vida del proyecto.</p> <p>También se utiliza la Ficha Técnica del Proyecto de Inversión Pública (FTPIP) para validar que los proyectos estén alineados con los objetivos del PNDIP.</p> <p>Ejemplo: Indicador de eficacia: % de cumplimiento de metas físicas a la fecha respecto al plan inicial.</p>	<p>¿Dónde se infiere?</p> <p>El promedio se utiliza implícitamente en:</p> <p>Estimación de costos de inversión promedio por tipo de proyecto (por ejemplo, escuelas, caminos, centros de salud). Comparación del desempeño de diferentes instituciones o regiones.</p> <p>Reportes agregados para evaluar eficiencia global del portafolio de inversiones públicas.</p> <p>Aplicación típica:</p> <p>El análisis de ejecución de proyectos puede calcular promedios de cumplimiento por institución, tipo de obra, o región.</p>	<p>Cómo se aborda?</p> <p>Aunque el informe no usa modelos probabilísticos explícitos, sí menciona:</p> <p>Evaluación de riesgos y escenarios como condición previa para financiamiento con deuda o en esquemas APP.</p> <p>Se debe presentar un análisis de asignación de riesgos para evaluar la viabilidad de un proyecto (Art. 23).</p> <p>Esto incluye la probabilidad de ocurrencia de eventos adversos que afecten el costo, el tiempo o el alcance del proyecto.</p> <p>Ejemplo: En esquemas APP, se analiza la probabilidad de atrasos, sobrecostos o fallas operativas, y se asignan los riesgos a la parte más capaz de gestionarlos.</p>
--	---	--	---	---	---

<p>MANUAL DE EVALUACIÓN PARA INTERVENCIONES PÚBLICAS (Gestión de evaluaciones en el Sistema Nacional de Planificación)</p>	<p>Capítulo 2.7 – Criterios de Evaluación (página ~33 del manual): “Los criterios de evaluación constituyen parámetros para valorar de manera sistemática una intervención pública. Pueden aplicarse de manera diferenciada según el momento de evaluación: ex ante, durante la ejecución, al finalizar o ex post”. Relación de criterios con momentos del ciclo de evaluación: Criterio Momento en que se aplica (según el manual) Pertinencia Ex ante (en la planificación y diseño) Congruencia Durante el diseño y monitoreo Eficacia Durante la ejecución y al finalizar Eficacia Final y ex post (impactos y resultados logrados) Aunque no se habla de una “frecuencia periódica” (mensual, anual, etc.), el manual establece con claridad los momentos clave del ciclo donde cada criterio debe aplicarse, y esto permite planificar cuándo y con qué intensidad aplicar cada criterio durante el proceso evaluativo.</p>	<p>El Manual sí habla de indicadores, especialmente en el contexto de la cadena de resultados y la evaluación de criterios. ¿ Dónde lo menciona: Capítulo 2.1 (p. 17-18): Se explica el uso de la cadena de resultados (insumos → actividades → productos → efectos → impactos). Página -18: “Al elegir indicadores, es importante identificarlos a lo largo de toda la cadena (...) para seguir la lógica causal”. ♦ Se señalan características de los indicadores: Específicos Medibles Alcanzables Relevantes Temporales (SMART) ¿ También en el Anexo 5.3 y Cuadro 15 (p. 109): Se presentan ejemplos de preguntas de evaluación por criterio, que pueden dar</p>	<p>El término “promedio” como valor cuantitativo no se menciona directamente en el manual. No hay fórmulas ni umbrales estadísticos predefinidos. Sin embargo, en el diseño del proceso de evaluación (Capítulo 3), se recomienda el uso de análisis cuantitativo y comparación de resultados esperados vs. obtenidos, lo que puede derivar en medias o promedios estadísticos como parte del análisis. ¿ Dónde se alude a esto: Capítulo 4.3.1 – Análisis Cuantitativo (p. 94): Se explican técnicas de resumen estadístico. “...análisis de promedios, desviación estándar, distribución de frecuencias (...)”</p>	<p>El manual no utiliza el concepto “probabilidad” como fórmula estadística (ej. $P = 0,8$), pero: Implica evaluaciones de causalidad, riesgos y resultados esperados, lo que en un diseño evaluativo puede modelarse como probabilidad de ocurrencia o logro de resultados. ¿ Dónde se relaciona: Capítulo 2.1 y 2.3.1: Se habla de los efectos esperados de una intervención y de cómo una buena evaluación permite entender si los resultados se deben a la intervención o no (p. 18, 22). Capítulo 4.3.3 – Triangulación (p. 96-97): Se menciona cómo se cruzan distintas fuentes y métodos para aumentar la validez de los hallazgos, lo cual mejora la “certeza” del análisis (concepto relacionado indirectamente con</p>
<p>SINTESIS DOC SECUNDARIOS</p>				

<p>manual_de_evaluaciones_en_la_obra_publica__dnit_mop Argentina</p>	<p>El Manual de Evaluaciones en la Obra Pública (DNIT - MOP Argentina) no presenta directamente estadísticas empíricas (como frecuencia, promedios o probabilidades) aplicadas a un conjunto de datos reales, pero sí establece lineamientos y herramientas metodológicas para calcular o definir esos valores en evaluaciones concretas de políticas y proyectos públicos. A continuación te detallo cómo el manual aborda cada uno de esos conceptos dentro del proceso evaluativo y en algunos casos, cinco años después para evaluar resultados sostenidos Ejemplo de uso: “La Dirección Nacional de Inversión Pública propone una frecuencia estándar de evaluación de resultados a los cinco años de operación efectiva del proyecto.”</p>	<p>¿Qué dice el manual? Se relaciona con el monitoreo continuo y la necesidad de que las evaluaciones no sean esporádicas sino sistemáticas. El manual establece que la evaluación debe realizarse en distintos momentos del ciclo de vida de un proyecto: Ex ante (antes de su ejecución), Intermedia (durante la implementación), Ex post (después de finalizado), Ejemplo de uso: “La Dirección Nacional de Inversión Pública propone una frecuencia estándar de evaluación de resultados a los cinco años de operación efectiva del proyecto.”</p>	<p>¿Qué dice el manual? Define los indicadores como herramientas clave del monitoreo y evaluación, y clasifica varios tipos: De desempeño (productos/resultados). De impacto (cambio social). Económicos (VAN, TIR, Costo-Beneficio). Indicadores sugeridos: % de avance físico de obras. Monto ejecutado vs. presupuesto proyectado. N° de beneficiarios alcanzados vs. previstos. Tasa de desempleo antes y después de una obra (en evaluación de impacto).</p>	<p>¿Qué dice el manual? Utiliza el concepto de promedio en distintos apartados, especialmente para: Costos unitarios promedio de intervenciones (útiles para estimar brechas). Evaluación de impactos esperados respecto al promedio de una población control. Ejemplo de aplicación: “Para calcular la brecha de infraestructura, se consideran los costos promedio por unidad de obra (ej: costo promedio de 1 km de pavimento urbano) y se multiplican por la cantidad necesaria para alcanzar la meta.”</p>	<p>¿Qué dice el manual? El término probabilidad no aparece explícitamente en su forma matemática, pero sí se infiere su uso en: Evaluaciones de impacto, mediante modelos de inferencia causal. Estimación de escenarios “con” y “sin intervención” (contrafactual). Comparaciones entre grupo de tratamiento y grupo de control. Ejemplo de enfoque probabilístico: “Se utilizan métodos como el emparejamiento (matching), regresión discontinua o doble diferencia para estimar la probabilidad de que una política haya generado un cambio observado.”</p>
<p>SINTESIS DOC TERCARIOS</p>					