



# COSTA RICA INFORME SOBRE TRANSPORTE(·) CDS 2009

## INDICE

### I EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)

1. Reseña histórica
2. Misión-Visión-Objetivos del MOPT
3. Consejos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes
  3. a Consejo Nacional de Viabilidad
  3. b Consejo de Transporte Público
  3. c Consejo Nacional de Concesiones
  3. d Consejo de Seguridad Vial

### II DIRECCIÓN SECTORIAL DE ENERGÍA: MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS

### III POLÍTICA REGIONAL CENTROAMERICANA

1. Unidad de Coordinación Energética del SICA
2. Misión-Visión
3. Estrategia Energética Sustentable de Centroamérica 2020



### I EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)

#### 1. Reseña histórica

En 1860 dada la importancia que iban adquiriendo los edificios públicos, caminos y demás obras construidas por cuenta de los fondos nacionales o de las provincias, se consideró pertinente crear una institución con el objeto de que éstas se construyeran bajo su responsabilidad y en consideración con las reglas del arte. Esto por cuanto además de asegurar su solidez y estabilidad, contribuiría al ornato de las poblaciones. Fue así como mediante Decreto LI del 20 de octubre de 1860, durante la presidencia de don José María Montealegre, se crea la Dirección General de Obras Públicas. En él se indica que el funcionario ejecutivo principal debe reunir las siguientes características: método de nombramiento Presidencial, título del cargo Director General de Obras Públicas, requisitos necesarios para el puesto ser Ingeniero Civil y reunir conocimientos técnicos en materia de arquitectura.

Asimismo, señala que dependerán de este funcionario todos los empleados encargados de construir caminos y demás trabajos públicos en la parte técnica del ramo de policía, así como los nombrados por el Gobierno o por las Municipalidades, propuestos en terna del mismo Director. En lo relativo a construcción y reparación de las obras públicas, tenía voto afirmativo, pero para darlo debía coordinar con el Gobernador de la Provincia en donde estuviera situada o debiera ubicarse la obra que se intentaba reparar o construir.

La Dirección General de Obras Públicas inicialmente estuvo adscrita a Secretarías de Estado tales como las de Hacienda, Guerra, etc., y luego pasó a formar parte de la Cartera de Obras Públicas, cuando ésta se estableció el 4 de agosto de 1870 y posteriormente de la de Fomento, cuando ésta última se creó el 17 de junio de 1881, manteniéndose vigente hasta 1948, salvo en el lapso comprendido entre el 8 de junio de 1917 y el 9 de agosto de 1919, durante el cual rigió la fugaz Constitución Política de 1917, que sustituyó las Secretarías de Estado por Ministerios.

El General don Juan Bautista Quirós Segura, pasó de Secretario a Ministro de Fomento en 1917, y formaba parte del Gabinete del Presidente don Federico Tinoco Granados. El 8 de mayo de 1948, fecha en que se constituyó un Gobierno Provisional de la Nación para que ejerciera sus funciones con nombre de Junta Fundadora de la Segunda República, asumiendo los Poderes Legislativos y Ejecutivos, se nombra a las personas que fungirán como Ministros de Estado. Dentro de ellos se encuentra don Francisco José Orlich Bolmarcich como Ministro de Obras Públicas, según decreto de Ley N°1 del 8 de mayo de 1948, en esta fecha entonces el Ministerio de Fomento se transforma en Ministerio de Obras Públicas.

Mediante, Ley N°3155 del 5 de agosto de 1963, se crea el Ministerio de Transportes en sustitución del Ministerio de Obras Públicas, asumiendo las obligaciones del anterior que fueran compatibles con los objetivos principales del nuevo: construir, mantener y mejorar la red de carreteras nacionales, carreteras regionales y caminos de todo el país, planes cooperativos, regular y controlar el tránsito, construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales controlando el transporte aéreo, controlar y regular el transporte ferroviario, regular y mejorar el transporte marítimo.

En el artículo 3° de la respectiva Ley, asume las Direcciones Generales de Tránsito y Aviación civil, el Consejo Superior de Tránsito y la Junta de Aviación Civil. Se establece además que las labores de construcción que realice el Ministerio se harán preferentemente por el sistema de contratos por licitación, procurando contratarlas con el mayor número de personas o de empresas nacionales dedicadas a la construcción. Además, por Ley N°4786 del 5 de julio de 1971 se reforma la Ley anterior, constituyéndose en Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En 1973 se crea el Consejo Técnico de Aviación Civil, mediante la Ley N°5150 publicado en el Alcance N°66 a la Gaceta N°106 del 06 junio de ese mismo año. Mediante, la Ley N°6324, publicado en el Alcance N°04 a la Gaceta N°97 del 25 de mayo de 1979, "Ley de Administración Vial"; se crea el Consejo de Seguridad Vial. Posteriormente, los Decretos Ejecutivos N° 24730-MOPT, publicado en el Alcance N°50 a La Gaceta N°215 del 13 de noviembre de 1995; N° 25099-MOPT, publicado en La Gaceta N°85 del 06 de mayo de 1996; N° 25138-MOPT, publicado en La Gaceta N°95 del 20 de mayo de 1996; y N° 25183-MOPT, publicado en La Gaceta N°110 del 11 de junio de 1996; se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para el trabajo por procesos.

Además, mediante los Decretos Ejecutivos, N° 24848-MOPT, publicado en La Gaceta N°14 del 19 de enero de 1996; N° 25151-MOPT, publicado en el Alcance N°29 a La Gaceta N° 99 del 24 de mayo de 1996; N° 26570-MOPT, publicado en La Gaceta N°09 del 14 de enero de 1998; N°26689-MOPT, publicado en La Gaceta N° 40 del 26 de febrero de 1998; N°26865-MOPT, publicado en La Gaceta N° 82 del 29 de abril de 1998; N°27110-MOPT, publicados en Las Gacetas N° 126 del 01 de julio de 1998; se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para que fundamentado en el trabajo por procesos y la participación activa de los equipos de trabajo, por medio de una estructura plana y flexible le permita a la Administración la agilidad en la toma de decisiones, la asignación de responsabilidades y la movilización de recursos de acuerdo con sus necesidades.

La modificación de la estructura organizativa fue aprobada por la Subárea de Sistemas Administrativos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; así como por el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica mediante los documentos DM-328-96, de 12 de abril de 1996; DM-270-96 de 21 de marzo de 1996; DM-387-96 del 29 de abril de 1996 ; DM-970-95 del 09 de octubre de 1995, sobre Reforma del Estado del Ministerio de la Presidencia, creada para tales efectos.

Con la publicación de la Ley N°7762 "Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos", en el Alcance N°17 a La Gaceta N°98 del 22 de mayo de 1998; se crea el Consejo Nacional de Concesiones, el cual regula los contratos de concesión de obras públicas y de obras con servicios públicos. Mediante, la Ley N°7798, publicado en el Alcance N°20 a La Gaceta N°103 del 29 de mayo de 1998; se crea el Consejo Nacional de Vialidad que se encarga de regular la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesías y puentes de la red vial nacional.

Se reestructura nuevamente el Ministerio de Obras Públicas, según el Decreto Ejecutivo N°27917-MOPT, publicado en La Gaceta N°112 del 10 de junio de 1999. Se crea el Consejo de Transporte Público mediante la Ley N°7969, "Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad de Taxi", publicado en La Gaceta N°20 del 28 de enero del 2000; el cual se encarga de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia.

Mediante, el Decreto Ejecutivo N°28542-MOPT, publicado en La Gaceta N°62 del 28 de marzo del 2000; se modifica el Decreto Ejecutivo N°26865-MOPT, en el cual se reestructura la Dirección de Aviación Civil. Además, mediante el Decreto Ejecutivo N°28599-MOPT, publicado en La Gaceta N°88 del 09 de mayo del 2000; se crean las Oficinas Regionales del Consejo de Transporte Público en todo el territorio nacional.

Con base en el Decreto Ejecutivo N°28617-MOPT, publicado en La Gaceta N°91 del 12 de mayo del 2000; se crea el Consejo Portuario Nacional, el mismo es un órgano de coordinación y enlace, -nivel superior-entre el Poder Ejecutivo y los demás órganos e instituciones descentralizadas y desconcentradas del Estado, que tengan competencia en materia portuaria y marítima, y el sector empresarial, trátese de exportadores, importadores, transportistas y demás usuarios o clientes de los servicios portuarios.

Mediante, el Decreto Ejecutivo N°29547-MOPT, publicado en La Gaceta N°108 del 06 de junio del 2001; se modifica el Decreto Ejecutivo 27917-MOPT, en lo que respecta al capítulo VII, artículos 38, 39, 40, 41 y el capítulo IX, artículo 43, pasando la División de Puertos a llamarse División Marítimo Portuaria y conformada por Direcciones. Además, mediante el Decreto Ejecutivo N° 29673-MOPT, publicado en la Gaceta N° 149 del 06 de agosto del 2001; se crea nuevamente la División Administrativa, además se deroga el artículo N° 08 del Decreto Ejecutivo N° 27917-MOPT.

Posteriormente, mediante el Decreto Ejecutivo N° 30616-MOPT, publicado en La Gaceta N° 156 del 16 de agosto del 2002; deroga el artículo N° 37 del Decreto N° 27917-MOPT, por lo que la Asesoría Jurídica asume las funciones, atribuciones y personal de la Unidad Técnico-Legal de la División de Transportes. El 23 de septiembre del 2003, mediante el Decreto Ejecutivo N°31363-MOPT, publicado en La Gaceta N°182, "Reglamento de Circulación por Carretera con Base en el Peso y las Dimensiones de los Vehículos de Carga"; crea la División de Circulación y Transporte de Carga y sus direcciones.

Según Disposición Interna N°2004-0447 del 06 de febrero de 2004, suscrita por el señor Ministro, se transforma la Proveeduría Institucional en la Dirección de Contrataciones, responsable de realizar los procedimientos de adquisición de bienes y servicios que requiera la Institución y dependiendo del Nivel Superior. Además se crea la Dirección de Almacenamiento y Distribución de Bienes, responsable de supervisar el manejo, distribución y uso de los bienes adquiridos, dependiendo de la División Administrativa. Además, mediante Dictamen N°034-03, publicado en el Boletín Informativo N°08 del 30 de agosto del 2004; se indica que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado, en grado máximo, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Dirección de Aviación Civil es un órgano desconcentrado del Ministerio y subordinado al Consejo Técnico de Aviación Civil.

Mediante, el Decreto Ejecutivo N°32044-MOPT, publicado en La Gaceta N°200 del 13 de octubre del 2004; se crean en la División de Obras Públicas las Macro Regiones de Guanacaste, San Carlos y Pacífico Central y se modifica los Decretos Ejecutivos N°27917-MOPT y 28814-MOPT, en lo que respecta a eliminar las Direcciones Regionales IV, VI, VII, XII y XIII y modificar la Dirección Regional III. El 16 de febrero del 2005, mediante el Decreto Ejecutivo N°32227-MOPT, publicado en La Gaceta N°33; se modifica el inciso 1.3 del artículo 1, del Decreto Ejecutivo N°32044-MOPT del 13 de octubre del 2004, en cuanto a la conformación de la Macro Región Pacífico Central.

Mediante, Circular N° DM-3438-2005 del 21 de junio del 2005, del señor Ministro, y con fundamento en el Informe AG-19-2005 de 17 de mayo del 2005, se deja sin efecto la Disposición Interna N° 2004-0447 de 06 de febrero del 2004 y se crea nuevamente la Proveeduría Institucional, dependiendo de la División Administrativa. Además, mediante el Decreto Ejecutivo 32461-MOPT, publicado en La Gaceta N°139 del 19 de julio del 2005; se excluye del Decreto Ejecutivo N°27917-MOPT, publicado en La Gaceta N°112 del 10 de junio de 1999, del punto b), del artículo 16, a la Dirección de Ayuda Comunal; y se crea el Departamento de Ayuda Comunal dependiendo de Dirección de Edificaciones Nacionales.

Mediante, la Circular N°2005-4488 del 05 de agosto del 2005, del Despacho de señor Ministro, se crea la Dirección de Almacenamiento y Distribución de Bienes, en la División Administrativa, con el fin de fortalecer la Proveeduría Institucional. Posteriormente, mediante la Ley-8431 Reforma de varios artículos de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N°7331, publicado en La Gaceta N° 254 del 28 de diciembre del 2004 y el oficio N° DM-567-06 del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económico del 05 de mayo del 2006, se crea el Departamento de Control y Atención de Recursos de Inconformidad en la Dirección General de la Policía de Tránsito.

El 23 de agosto del 2005, mediante la Circular N° DVT05-1158 del Despacho del señor Viceministro de Transportes, se crea la Dirección de Ferrocarriles en la División de Transportes. Mediante la Circular N° DM-3033-2006 del 15 de mayo del 2006, del Despacho de la Ministra de Obras Públicas y Transportes, se crea la Dirección de Puentes en la División de Obras Públicas.

Finalmente, mediante el Decreto Ejecutivo N°33458-MOPT, publicado en La Gaceta N°244 del 20 de diciembre del 2006, se deroga el artículo 89 del Decreto Ejecutivo N°31363-MOPT, en lo que corresponde a la creación de la División de Circulación y Transporte de Carga, además se modifica todas las disposiciones de los Decretos Ejecutivos Nos. 31363-MOPT y 32191-MOPT, en donde se lee División de Circulación y Transportes de Carga o cualquiera de sus dependencias para que en su lugar se lea el órgano competente según la aprobación de la estructura orgánica en cada Consejo donde se traslada las funciones correspondientes.

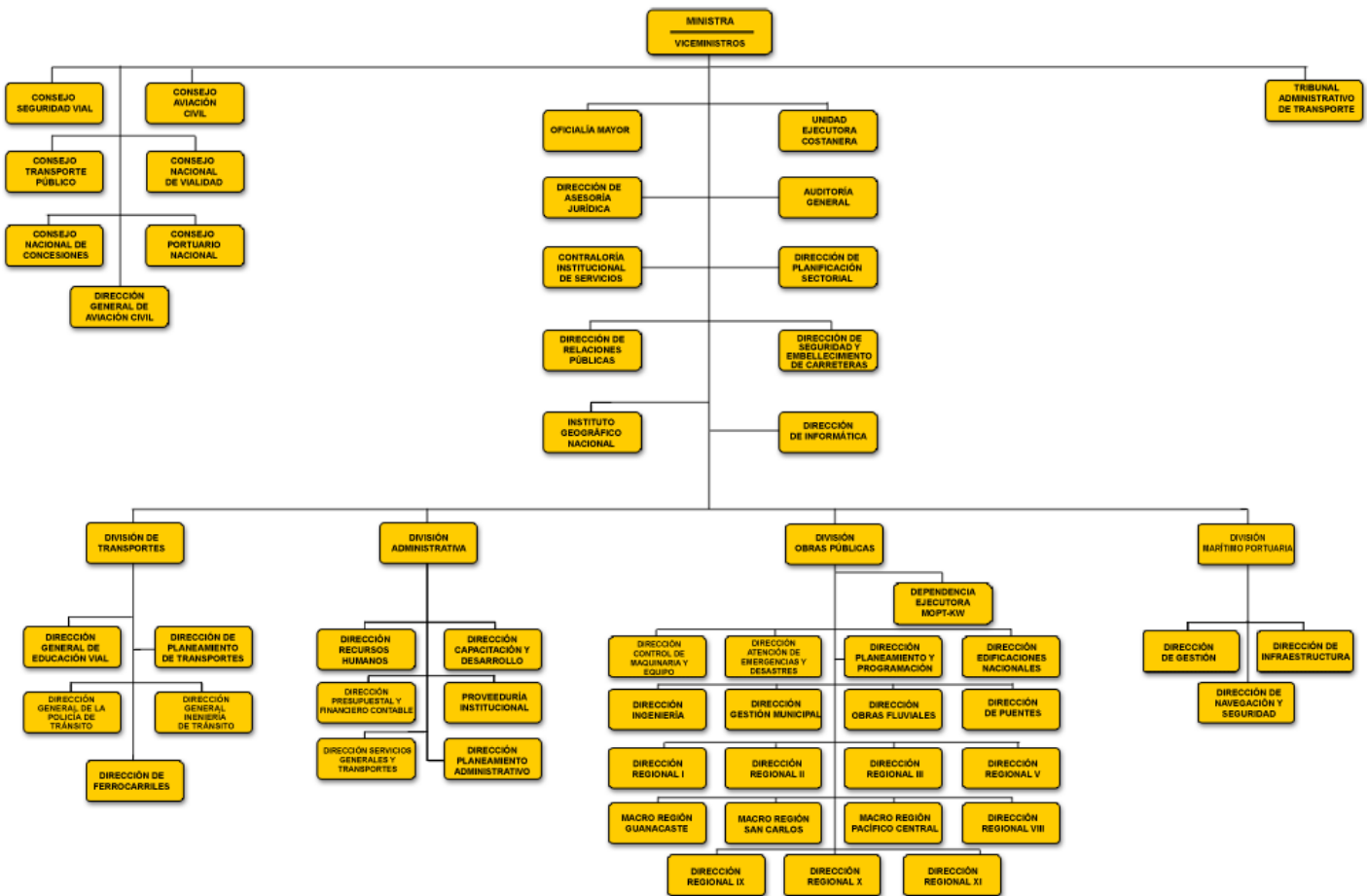
(-)Fuente:

[http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es\\_Historia.html](http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es_Historia.html)

## 2. Misión-Visión-Objetivos del MOPT

Visión		Misión		Objetivo General	
El Ministerio será el órgano rector del Sector Transportes, mediante la planificación, coordinación, regulación, control y fiscalización de dicho Sector.		Contribuir a mejorar la calidad de vida de los costarricenses y la competitividad del país, facilitando la movilización de personas y mercancías por tierra, aire y mar, en forma segura, rápida, agradable y a un justo precio.		Dotar al país de la infraestructura del transporte requerida y velar por la adecuada operativización del Sistema del Transporte.	
Objetivos Institucionales Permanentes					
Dictar las políticas y lineamiento para que el Sector Transporte brinde un adecuado servicio al usuario, acorde con las disponibilidades de recursos y los requerimientos del país.	Planificar, coordinar, dirigir, controlar y fiscalizar las acciones del Sector Transporte, a fin que éste responda a las necesidades del país.	Lograr que los sistemas y servicios de Transporte sean eficientes y seguros, en términos económicos, ambientales y sociales.	Orientar los recursos del Sector Transporte a los programas y planes establecidos.	Modernizar las Instituciones del Sector y su marco legal.	
Funciones					
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Determinar, con base en estudios y planes elaborados al efecto y conjuntamente con el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, el orden de prioridades en materia de construcciones viales, portuarias y aeroportuarias.</li> <li>2. Planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos. Mantener las carreteras y colaborar con las Municipalidades en la conservación de los caminos vecinales. Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras y caminos existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito, sus consecuencias ambientales y el transporte por los caminos públicos.</li> <li>3. Planificar, construir, mejorar, mantener, operar y administrar los aeropuertos nacionales y sus anexos. Regular y controlar el transporte y el tránsito aéreo y sus derivaciones, por medio de un Consejo Técnico de Aviación Civil y por las dependencias administrativas que se estime convenientes.</li> <li>4. Planificar, construir, mejorar y mantener los puertos de altura y cabotaje, las vías y terminales de navegación interior, los sistemas de transbordadores y similares. Regular y controlar el transporte marítimo internacional, de cabotaje y por vías de navegación interior.</li> <li>5. Regular, controlar y vigilar los transportes por ferrocarriles y tranvías.</li> <li>6. Regular y controlar el transporte continuo de mercaderías a granel.</li> <li>7. Planificar, regular, controlar y vigilar cualquier otra modalidad de transporte no mencionado en este artículo.</li> <li>8. Construir, mejorar y mantener las edificaciones y demás obras públicas no sujetas a disposiciones legales especiales y vigilar porque se les dé el uso adecuado. La planificación de estas obras se hará conjuntamente con los organismos a los cuales incumbe su funcionamiento, operación y administración.</li> <li>9. Planificar, construir, mejorar y conservar obras de defensa civil, para controlar inundaciones y otras calamidades públicas.</li> <li>10. Planificar y efectuar cartas geográficas, hidrográficas y mapas de la República. Estudiar, investigar y laborar sobre aspectos geográficos, hidrográficos y de otra índole que sean complemento de esas funciones.</li> </ol>					
(*)Fuente: <a href="http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es_Vision.html">http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es_Vision.html</a> <a href="http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es_Funciones.html">http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es_Funciones.html</a>					

## Organigrama Institucional



(\*)Fuente:

[http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es\\_Organigrama-Inst.html](http://www.mopt.go.cr/Que-es-MOPT/Que-es_Organigrama-Inst.html)

### 3. Consejos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes

#### 3.a Consejo Nacional de Viabilidad

En el año 1996, se empezó a gestar en Costa Rica un movimiento orientado a establecer un FONDO VIAL financiado con un impuesto único al combustible.

Para setiembre de 1997 se había presentado un proyecto de ley para crear el Consejo Nacional de Conservación Vial, el cual fue transformado en la Asamblea Legislativa- como Consejo Nacional de Viabilidad; ya que además de la conservación vial como prioridad principal, asumiría, a diferencia de otros Fondos Viales, también la responsabilidad de definir, ejecutar y supervisar proyectos nuevos de infraestructura vial que demandara el país.

Este proyecto de crear un Fondo Vial en Costa Rica, tomó fuerza ante el apoyo de organismos internacionales que habían promovido en la región Latinoamérica la creación y consolidación de estos Fondos; pero como se dijo en otras latitudes los Fondos Viales son responsables únicamente de la conservación de la red, con base en el criterio del Banco Mundial, según el cual el mantenimiento de carreteras es "un esfuerzo sostenible y programado que posee tres finalidades principales:

1. Prolongar su vida y aplazar la fecha en que deben renovarse
2. Reducir el costo de operación de los vehículos que transitan en ellas.
3. Contribuir a que se mantengan abiertas al tráfico (sic), y permitir una mayor regularidad, puntualidad y seguridad de los servicios de transporte por carretera."

Tareas que además de permitir conservar el patrimonio vial, reducen las necesidades de inversión en recuperar redes viales significativamente deterioradas, ya que dicho organismo, ha estimado que por cada \$1 que se deje de invertir en conservación se generan aproximadamente \$3 en el gasto de operación.

Como resultado de las iniciativas citadas, el 29 de mayo de 1998, se publicó en el diario oficial la Gaceta, la ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el cual inició sus operaciones en el año 1999.

### **3.b Consejo de Transporte Público**

El Consejo de Transporte Público es una organización que se creó para asumir funciones que tradicionalmente había desarrollado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Dirección de Transporte Público. Inició sus operaciones con la atención de los objetivos marcados por su Ley de creación.

Durante el año 2000 al 2008, ha venido desarrollando su organización, la cual se espera consolidar y fortalecer durante el año 2009 y subsiguientes.

Su ámbito de acción se circunscribe en lograr la Modernización del Sector Transportes, con eficiencia y agilidad en los servicios que brinda y armonía con el medio ambiente.

Este Consejo es la institución que diseña y optimiza los sistemas de transporte público terrestre en sus distintas modalidades, regulando y fiscalizando los mismos, garantizando la satisfacción de las necesidades de los usuarios y de los prestatarios del servicio, mediante un sistema ágil y eficiente de transporte público terrestre amigable con la naturaleza.

Es la institución que debe dotar al país de un sistema de transporte terrestre eficiente, moderno, continuo, seguro y equitativo, con capacidad de satisfacer las necesidades de los usuarios y los prestatarios del servicio, adaptándose a los cambios constantes de la sociedad y de su desarrollo urbano y regional, en armonía con el medio ambiente.

El Consejo de Transporte Público, fue creado mediante la Ley 7969 "Ley Reguladora del Servicio Público del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la Modalidad Taxi", publicada en el Diario Oficial "La Gaceta" N° 20, el 28 de febrero 2000, como órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personería jurídica, especializado en materia de transporte público y se encargará de definir las políticas y ejecutar los planes y programas nacionales relacionados con las materias de su competencia, por ende es el responsable de dotar al país de un sistema de transporte público eficiente y moderno, capaz de adaptarse a los constantes cambios de la sociedad, en armonía con el entorno urbano.

Ver Adjuntos:

[Sistema inteligente transporte colectivo](#)  
[PETecnolog de Informac](#)

### 3.c Consejo Nacional de Concesiones

El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) es un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por lo que cuenta con personalidad jurídica instrumental a los efectos de administrar los fondos y presupuesto asignados, así como concertar los convenios y contratos necesarios para cumplir sus funciones.

La modalidad de construir obras y brindar servicios por medio de concesión es un concepto relativamente nuevo en Costa Rica. Se identifican en el país un conjunto de proyectos con posibilidades de ser concesionados, con la cual se pretende incentivar la inversión en el país, por medio de la consecución de recursos privados que vengán a complementar la inversión pública en infraestructura nacional, con un único fin, la calidad de vida del ser costarricense junto al desarrollo del país.

Dentro de este contexto la empresa privada está llamada a cumplir un importante rol social, ya que la inversión en infraestructura pública permite al Estado concentrar y optimizar los recursos estatales en otros programas sociales.

Las concesiones de obra pública cuentan con el apoyo político al más alto nivel y tienen como objetivo superar el rezago que en infraestructura pública tiene nuestro país. Se recalca la importancia de reducir el rezago de la inversión en infraestructura pública para el desarrollo nacional, impactando la calidad de vida de los ciudadanos y su entorno.

Asimismo, se ha creado el Reglamento de los Proyectos de Iniciativa Privada de Concesión de Obra Pública o de Concesión de Obra Pública con Servicio Público, Decreto No. 31836-MOPT, con el objetivo de estimular la participación del sector privado en el desarrollo de estas obras.

### 3.d Consejo de Seguridad Vial

## II Dirección Sectorial de Energía: Misión, Visión y Objetivos

La Dirección Sectorial de Energía (DSE) responsable de formular y promover la planificación energética integral, mediante políticas y acciones estratégicas que garanticen el suministro oportuno y de calidad de la energía, contribuyendo al desarrollo sostenible del país.

La Dirección Sectorial de Energía es la organización líder en la planificación energética integral para la toma de decisiones en el Sector Energía.

Los objetivos de la DSE son:

**A.** Elaborar el Plan Nacional de Energía considerando los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo, las directrices emanadas del Ministerio del Ambiente, Energía y Telecomunicaciones (MINAET) y las iniciativas y el aporte de las instituciones del sector público y privado.



B. Realizar y coordinar los estudios y diagnósticos energéticos integrales para la toma de decisiones en relación con la planificación y desarrollo del sector.

C. Elaborar la política de precios de la energía para su incorporación en el Plan Nacional de Desarrollo, a través del Plan Nacional de Energía.

D. Promover la investigación y desarrollo de las diferentes fuentes energéticas y la tecnología asociada.

E. Desarrollar y mantener un sistema de información que apoye la planificación y el desarrollo energético del sector.

F. Evaluar y controlar el cumplimiento de las políticas y metas contenidas en el Plan Nacional de Energía.

G. Promover el uso racional de la energía estableciendo los mecanismos necesarios para la ejecución de acciones en este campo.

H. Desempeñar el rol que le compete en calidad de Secretaria Técnica de Planificación del Subsector Energía.

(-) Fuente:

<http://www.dse.go.cr>

Ver Adjuntos:

[VplanNacionalEnergia](#)

[ResumendelProgramaNacionaldeBiocombustibles](#)

### **III Política Regional Centroamericana**

#### **1. Unidad de Coordinación Energética del SICA**

La Unidad de Coordinación Energética del SICA fue creada mediante Resolución de los Ministros o Responsables del Sector Energético de los países del SICA, en su reunión del 10 de octubre de 2006 en la ciudad de Panamá, en cumplimiento del mandato emanado de la II Cumbre Energética, realizada en la Romana, República Dominicana, el 03 de junio de 2006.

Las principales funciones de la UCE-SICA son: coordinar las acciones, actividades y proyectos regionales en materia energética, con el propósito de su desarrollo integral y coherente; apoyar a los países del SICA en la consecución de asistencia técnica para los proyectos regionales aprobados por la Reunión de Ministros o Responsables del Sector Energético; impulsar y atender la adecuada ejecución de las acciones y actividades contenidas en la Matriz de Acciones para la Integración y Desarrollo Energético Regional; y dar un seguimiento integral y permanente al sector energético regional.

La UCE-SICA desarrolla su labor en forma conjunta con las instituciones del Sistema que participan en el Grupo Interinstitucional: SIECA, CCHAC, CEAC, CRRH, INCAE y BCIE; y con el apoyo técnico y financiero de la CEPAL, BID, OLADE y USAID.

#### **2. Misión-Visión**

La Unidad de Coordinación Energética del SICA tiene como misión coordinar, promover e impulsar el desarrollo de proyectos, que fomenten el acceso a la energía por parte de la población de escasos recursos, el uso racional y eficiente de energía, el uso de fuentes renovables de energía, el uso de biocombustibles para transporte y evitar el cambio climático en la región; impulsando a su vez la Integración Centroamericana

en materia energética mediante la adopción de estrategias y políticas comunes con la participación de todos los actores, articulando todas las instancias e instituciones regionales involucradas en la toma de decisiones, en favor de la población Centroamericana.

La Unidad de Coordinación Energética del SICA está comprometida con las Metas de la Estrategia Energética Sustentable para el año 2020, las cuales buscan asegurar el abastecimiento energético de América Central, en calidad, cantidad y diversidad de fuentes, necesario para garantizar el desarrollo sostenible, teniendo en cuenta la equidad social, crecimiento económico, la gobernabilidad y compatibilidad con el ambiente, de acuerdo con los compromisos ambientales.

### 3. Estrategia Energética Sustentable de Centroamérica 2020

El 13 de noviembre de 2007, en la ciudad de Guatemala, se celebró la III Reunión de Ministros o Responsables del Sector Energético de los países del Sistema de la Integración Centroamericana, SICA, en la que se aprobó por los Señores Ministros de Energía la "Estrategia Energética Sustentable de Centroamérica 2020".

Esta estrategia es el resultado del análisis de escenarios del sector energético de los países del SICA para el año 2020, que fue elaborado por la Oficina Subregional de la CEPAL en México, con base al cual se preparó en forma conjunta por la CEPAL, la Secretaría General del SICA y los Directores de Energía y de Hidrocarburos de los países de la región, la Estrategia Energética Sustentable, que tiene como objetivo fundamental: Asegurar el abastecimiento energético de América Central, en calidad, cantidad y diversidad de fuentes, necesario para garantizar el desarrollo sostenible, teniendo en cuenta la equidad social, crecimiento económico, la gobernabilidad y compatibilidad con el ambiente, de acuerdo con los compromisos ambientales.

La estrategia establece metas en cinco grandes componentes que son: Acceso a la energía por parte de la población con menos recursos, uso racional y eficiencia energética, fuentes renovables de energía, biocombustibles para transporte y cambio climático.

(-) Fuente:

[http://www.sica.int/ucsesica/ucsesica\\_breve.aspx?IdEnt=749&Idm=1&IdmStyle=1](http://www.sica.int/ucsesica/ucsesica_breve.aspx?IdEnt=749&Idm=1&IdmStyle=1)