



**PLAN REGIONAL DE COMPETITIVIDAD TERRITORIAL
REGION HUETAR ATLANTICA**

VISION 2012-2022+

**DOCUMENTO 4
RESUMEN EJECUTIVO**

2011



Prologo

Este plan es producto de un importante esfuerzo por hacer justicia histórica a una región que ha dado mucho más de lo que ha recibido. Y se habla de ello porque históricamente la población que habita esta región, producto de un verdadero crisol de razas y culturas, es sin duda alguna la que más ha luchado por darle al país herramientas para irse forjando su propio desarrollo. Y este esfuerzo por formular un plan no ha sido dado como un ejercicio académico o teórico, sino como un amplio proceso abierto de consulta y participación de la sociedad en su conjunto, representada por los diversos sectores que la integran, el público, el privado y el social, siendo este último el de las representaciones de la sociedad civil.

Se ha partido de lecciones aprendidas del ejercicio del plan anterior, haciendo una caracterización de la región, elaborada por Mideplan con el consenso de las representaciones institucionales que más conocen la realidad, complementando ese diagnóstico con un análisis novedoso del mismo mediante metodologías diversas que han permitido identificar con precisión los elementos que deben atenderse para lograr una mayor competitividad de la región. Porque es justamente de competitividad de lo que hablamos en este plan, con la certeza de saber la potencialidad que tiene, de los recursos que posee y del derrotero que merece, si se toma en cuenta su contribución al desarrollo del país.

El mundo global en el cual nos desenvolvemos hoy nos exige -a los seres humanos y a los países- ser más competitivos para alcanzar el desarrollo integral, de manera que hay que hacer un esfuerzo por forjar esa cualidad, por lograr ese espíritu que nos llevará a obtener un mayor nivel y una mejor calidad de vida.

La Región Huetar Atlántica tendrá un horizonte prometedor solamente en la medida que su gente aproveche sus ventajas para salir adelante. A pesar de la percepción errada de mucha opinión en contra que suele atribuirse a la capacidad de surgir de la gente de Limón, un estigma injusto y discriminatorio, existe un futuro promisorio que se vislumbra cuando se combinan elementos que dan origen a su propio potencial.

El plan constituye a la vez un formidable reto de lograr un verdadero esfuerzo de coordinación y articulación entre los sectores mencionados, utilizando las instancias existentes pero con nuevos enfoques y actitudes de colaboración mutua, en aras de lograr superar diferencias y unificar agendas para alcanzar metas comunes.

En este sentido el plan es asimismo un punto de reflexión, pero también de continuidad del anterior planeamiento, y hay que entenderlo como un proceso continuo que debe evolucionar y actualizarse, sin esperar su término, es decir, en un ejercicio permanente de planificación estratégica y participativa con el concurso de todos los actores que puedan tener cabida en el seno del Consejo Regional de Desarrollo de la Provincia de Limón (COREDES-PROLI).



1 INTRODUCCIÓN

Desde su creación JAPDEVA ha estado implementando acciones tendientes a mejorar las condiciones generales de vida de la población, asignando recursos a municipalidades, organizaciones comunales e instituciones y ejecutando obras directamente en los diferentes asentamientos humanos.

JAPDEVA, procurando cumplir su cometido y razón de ser, a partir del año 1998, impulsa la formulación de un Plan Regional de Desarrollo denominado Limón hacia el Siglo XXI, 1999-2009+

- a. El principal obstáculo para la implementación y realización exitosa del Plan, identificado por los actores institucionales, fue la falta de recursos asignados a las oficinas regionales, acompañado de dos aspectos claves, en lo que se llamó el “andamiaje”, los cuales son: i) Ausencia de una unidad ejecutora regional que estimulara el monitoreo del compromiso institucional; ii) falta de apoyo político de las oficinas centrales.
- b. Los actores institucionales consideraron que la conceptualización del Plan es su principal fortaleza, pese a que no logró alcanzar o acercarse significativamente a sus aspiraciones y más bien ven un deterioro del entorno en cuanto a desarrollo humano.
- c. En términos generales, durante el proceso de formulación, validación e implementación del Plan de Desarrollo del período 1999-2009+, a pesar de lo realizado, no hubo un impacto directo en una mejoría notable de la calidad de vida de la población, lo cual se refleja en la degradación de los mismos indicadores sociales y económicos de la región.

Basado en los resultados del plan anterior, el departamento de Promoción de la Administración de Desarrollo de JAPDEVA, rediseña el enfoque para la formulación del plan que regirá durante el próximo decenio 2012-2022+. Además decide canalizar todo esfuerzo hacia lograr en esta etapa, mayor competitividad territorial, entendiendo como tal: ***el propósito de estimular la reactivación económica de la Región Huetar Atlántica, la integración socioeconómica a nivel regional, nacional y proyección a nivel internacional.***

Se establecieron los términos de referencia que guiarán la construcción del andamiaje operativo desde esta perspectiva que describen la aspiración, entre otras por:

- a) Formular la propuesta de planificación regional desde la perspectiva de competitividad para el desarrollo de la Provincia de Limón
- b) Tener un planteamiento dirigido a mejorar el nivel de vida de la población de la provincia de Limón.
- c) Analizar las potencialidades, debilidades, amenazas y oportunidades de cada cantón y de la Región como un todo, para fomentar el desarrollo regional de la Provincia de Limón.
- d) Formular la propuesta de un plan regional de competitividad que oriente el desarrollo de iniciativas públicas y privadas, que permitan la generación de empleo y la atracción de inversiones hacia la provincia de Limón.



- e) Que incluya la atención integral a las comunidades indígenas/nativas, en el mejoramiento de su hábitat, aspectos territoriales, servicios sociales básicos, saneamiento ambiental y protección de sus derechos fundamentales, en especial su integridad social y cultural de la provincia de Limón.
- f) Que permita presentar la viabilidad financiera y económica del Plan Regional de competitividad de la Provincia de Limón.

Tras un proceso de licitación, se adjudica a la empresa Consorcio BSP-ÁF Infraestructure, Section Infraplan, como la entidad encargada de llevar a cabo los trabajos que conduzcan a la formulación del Plan Regional de Competitividad territorial, quién, en un período de 24 semanas generó este documento que busca cumplir con lo solicitado por JAPDEVA..

1.1 ANTECEDENTES

Basado en los resultados del plan anterior (Plan Regional de Desarrollo, denominado *Limón hacia el Siglo XXI 1999-2009+*), el departamento de Promoción de la Administración de Desarrollo de JAPDEVA, se rediseñó el enfoque para la formulación de este nuevo plan que regirá durante el próximo decenio 2012-2022+. Además se decidió canalizar todo esfuerzo hacia lograr en esta etapa, mayor competitividad territorial, entendiendo como tal: *el propósito de estimular la reactivación económica de la REGIÓN CARIBE, la integración socioeconómica a nivel regional, nacional y proyección a nivel internacional*

En este nuevo enfoque se establecieron los términos que guiaron la construcción del andamiaje operativo, como fue:

- a) Formular la propuesta de planificación regional desde la perspectiva de competitividad
- b) Tener un planteamiento dirigido a mejorar el nivel de vida de la población
- c) Analizar las potencialidades, debilidades, amenazas y oportunidades de cada cantón y de la Región
- d) Formular la propuesta de un plan regional de competitividad que oriente el desarrollo de iniciativas públicas y privadas, que permitan la generación de empleo y la atracción de inversiones.
- e) Incluir la atención integral a las comunidades étnicas, en el marco de la multiculturalidad de la Región.
- f) Presentar la viabilidad financiera y económica del plan.

Para la formulación del presente plan se ha partido de la voluntad expresa del Consejo Regional de Desarrollo (COREDES) de dar su apoyo correspondiente mediante sus representantes institucionales.

1.2 ALCANCE

El diagnóstico preliminar (Caracterización de la REGIÓN CARIBE) se realizó a través de MIDEPLAN, con el fin de reflejar la realidad de la región en forma integral. Esta

información, sumada al trabajo del equipo consultor, permitió crear una visión prospectiva e identificar los retos y desafíos en, lo cual facilitó el conocimiento para la elaboración del Plan Regional de Competitividad Territorial de la REGIÓN CARIBE 2012-2022+ y su incorporación al actual Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, pero con la oportunidad de que sea un insumo fundamental para la formulación del PND del próximo cuatrienio de gobierno.

1.3 LIMITACIONES

Como parte de las limitaciones se enfocan en primera instancia el detalle estadístico por cantón que demanda el presente trabajo. No se ha logrado, salvo casos puntuales, obtener un manejo actualizado de la información que permita caracterizar de acuerdo al instrumento de cartogramas, las diferentes variables requeridas para un análisis integral en el proceso y no se contó con la información suficiente y oportuna -por cantón y por distrito- para su respectivo análisis. Los datos provenientes del último Censo Nacional de Población 2011 no estaban disponibles durante este proceso

METODOLOGÍAS UTILIZADAS

1.3.1 Cartogramas

En el presente plan se utilizó el instrumento técnico de *Cartogramas*, que fue explorado y establecido en Suecia desde 1985 por el Dr. Ing. Stellan Lundberg, consultor director de este plan de competitividad territorial, quien también participó como principal asesor en la formulación del plan anterior.

La importancia del cartograma es que se trata de una herramienta que introduce al lector a realizar un análisis integrado y lo induce a conceptualizar lo que es la planificación integrada, donde las variables más destacadas se ilustran o “mapean” en cartogramas (como se aprecia en el siguiente ejemplo), con el propósito de fijar la ubicación geográfica de la información procesada en el espacio físico bajo estudio, facilitando con ello varios tipos de análisis posteriores.

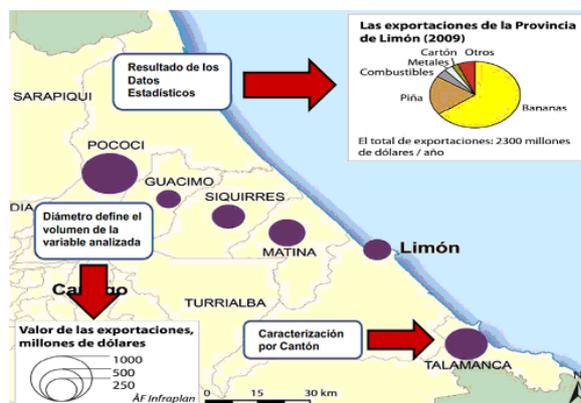


Figura 1. Ejemplo de Cartograma y detalle de información suministrada.



1.3.2 Análisis

Se realizaron distintos tipos de análisis con la información procesada del diagnóstico, empezando por uno de carácter integrado, haciendo énfasis en el crecimiento poblacional y las principales actividades de la región, como son el transporte, la exportación y el turismo. Asimismo, se hicieron diversos análisis desde el punto de vista de la competitividad, segregándolos en los tres ejes de la sostenibilidad (social, económico y ambiental, además de un análisis global), con un ítem sobre la competitividad del país, partiendo del análisis de competitividad de los seis cantones de la provincia y cómo dan forma a la competitividad de la región en su conjunto.

Con la práctica de promover la máxima participación durante todo el proceso se recogen criterios, opiniones, percepciones y propuestas durante más de 8 Talleres de consulta y validación, entrevistas a todos los alcaldes de la región del Caribe, con el sector empresarial a nivel nacional UCCAEP, todo el sector público a través de COREDES, , ONG's de distintos giros, líderes comunitarios, territorios indígenas, grupos étnicos de la región, permitieron recoger su visión de la realidad actual, necesidades y propuestas globales y particulares

1.3.3 Objetivo General

Reformular el Plan de Desarrollo Regional de la Región del Caribe, como Plan Regional de Competitividad Territorial -visión 2012-2022+, con el fin lograr el desarrollo sostenible de la región, desde la perspectiva económica, social, ecológica, cultural y global, para así contribuir en la identificación, mitigación y resolución de las barreras que limitan la productividad y crecimiento de los diferentes cantones y de la Región como un todo.

1.3.4 Objetivos Específicos

1. Fundamentar la estrategia de competitividad territorial, como política de la Región y del Estado, para estimular la reactivación económica, la integración socioeconómica a nivel regional, nacional y proyección a nivel internacional.
2. Establecer el concepto de competitividad territorial con cuatro componentes que se combinan de manera diferente en cada territorio: a) económico; b) social; c) ambiental y d) global, para destacar la importancia de que los agentes locales del territorio desarrollen capacidades para actuar juntos, crear vínculos entre sectores, valoricen el entorno, y establezcan relaciones con otros territorios y con el resto del mundo.
3. Procurar la puesta en valor del patrimonio natural y cultural de la Región, a través de la dotación de una adecuada infraestructura, instalación de empresas y desarrollo de servicios, lo que potenciará posibilidades para su expansión.
4. Formular la propuesta de planificación regional desde la perspectiva de competitividad territorial para el desarrollo de la Región del Caribe, basada en la participación y validación de las entidades regionales, las organizaciones sociales y las empresas privadas.
5. Tener un planteamiento dirigido a mejorar la calidad de vida de la población dentro de un modelo de desarrollo sostenible.
6. Analizar las fortalezas, amenazas, debilidades y oportunidades estratégicas de cada cantón y de la Región, como un todo, para fomentar su competitividad.
7. Presentar la viabilidad económico-social del plan.

8. Definir un mecanismo que permita la promoción y atracción de inversiones, que permita potenciar las áreas productivas de acuerdo a sus ventajas competitivas.
9. Establecer mecanismos que permitan acompañar y brindar toda asistencia requerida para lograr lo descrito.

2 DIAGNÓSTICO (Principales hallazgos)

2.1. ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

2.1.1. Población del país y su distribución

La población total de Costa Rica para el año 2010 supera levemente los cuatro millones y medio de habitantes, según estimaciones de proyección del INEC. Su distribución espacial para el año 2000 muestra una gran concentración de personas en el Gran Área Metropolitana y la formación de ciudades a lo largo de las principales vías de comunicación. La figura 1 evidencia esta situación, con círculos de mayor tamaño sobre esos cantones más poblados.

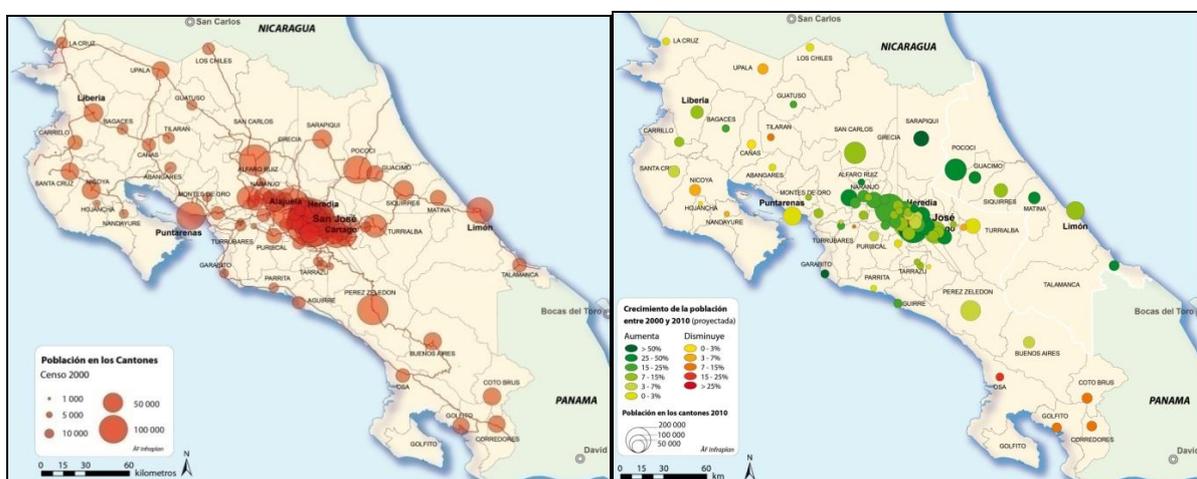
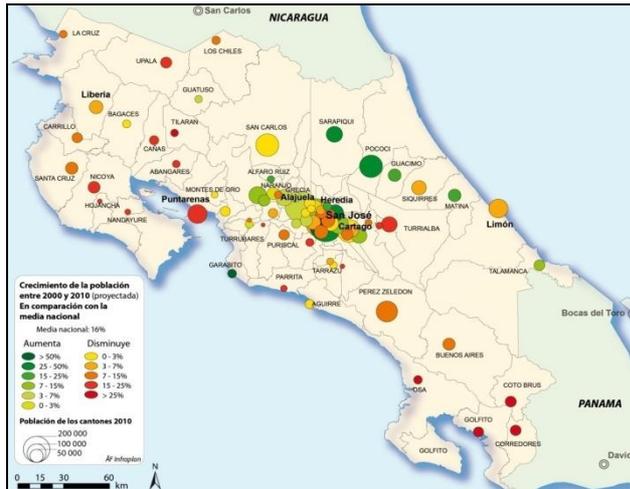


Figura 1. Volumen de la población de Costa Rica, comparativo por cantones. Fuente INEC, censo de población 2000

Figura 2. Crecimiento de la población nacional en los últimos 10 años. Fuente: Censo 2000 proyectado.

En relación al crecimiento de la población en los últimos 10 años, se evidencia que la mayoría de los cantones muestran tasas de crecimiento positivas (en colores verdosos en la Fig. 2).



A nivel nacional, la población creció en el período 2000 al 2010 un 16%, según se aprecia en el cartograma de la figura 6, por debajo de este promedio se ubican principalmente cantones de la zona sur, norte y chorotega, así como algunos del valle central, por encima el resto (en colores del amarillo al rojo).

Figura 3. Crecimiento de la población nacional por cantones en comparación con la media nacional. Fuente INEC, censo 2000 proyectado.

2.2.1. Población de la Región del Caribe

En la REGIÓN CARIBE se mantiene el patrón territorial de mayor concentración de ciudades y pueblos a lo largo de las carreteras, principalmente las rutas nacionales (un caso evidente es la ruta 32, que siendo relativamente reciente, ha servido de imán para el crecimiento poblacional de diversas localidades, entre ellas Guápiles, Jiménez, Guácimo, Pocora, etc.).

Otro aspecto importante a mencionar es que los cantones de la Región del Caribe han mantenido un crecimiento mayor al promedio nacional, destacando Pococí, como se observa en la anterior Fig. 6), entre los que más lo hacen en todo el país. A nivel distrital esto se muestra claramente también en la próxima Fig. 8. En cuanto a la población femenina se tiene un déficit comparada a la masculina, lo cual se percibe como una debilidad, por el factor de arraigo que produce la mujer, salvo en los distritos de Limón y Guápiles, donde hay mayor presencia de ellas en el sector público laboral (ver Fig. 5).

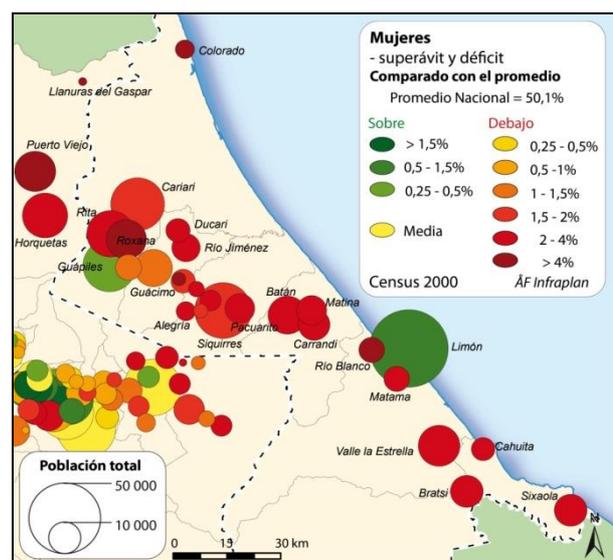
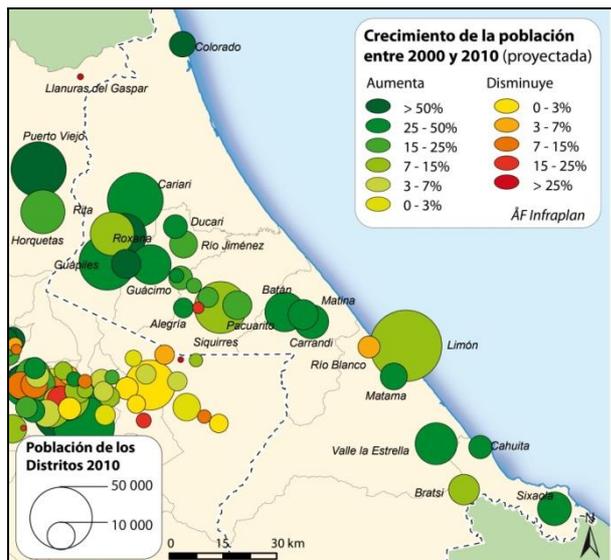


Figura 4. Proyección de crecimiento de la población entre 2000 y 2010, por distritos de la REGIÓN DEL CARIBE. Fuente: INEC

Figura 5. Población femenina de los distritos de la RdC, en relación a la masculina. Fuente: INEC, censo 2000.

2.3. SECTORES ECONÓMICOS

2.3.1. Actividades productivas

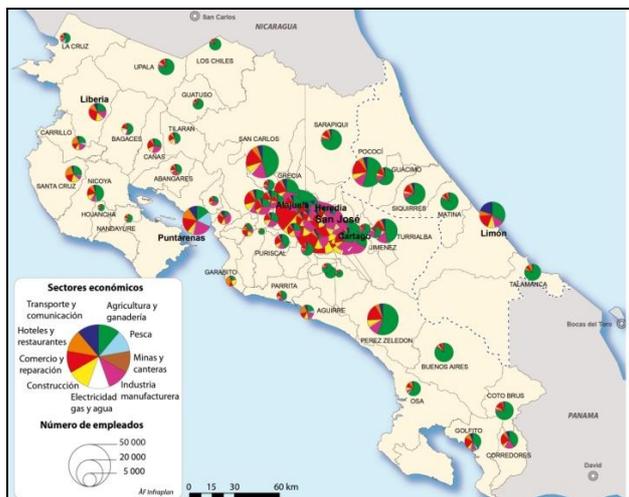


Figura 6. Distribución nacional de las principales actividades productivas, por cantón y empleo generado. Fuente: INEC, censo 2000.

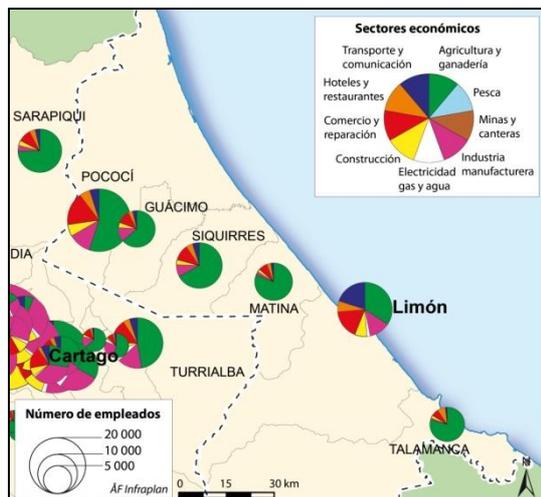
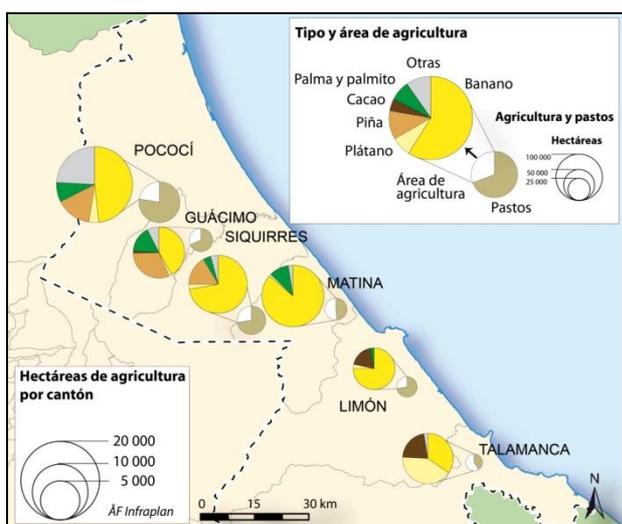


Figura 7. Principales actividades productivas por sectores económicos y volumen de empleados. Fuente: INEC, censo 2000.

En la RdC los cantones con mayor diversificación productiva son Limón y Pococí, y salvo en el primero, en todos los cantones la actividad principal es la agropecuaria, lo cual es una situación relativamente similar en las regiones periféricas. Otras actividades que destacan son el comercio, el transporte, el turismo y la industria, de las que se hablará más adelante.

2.3.1.1. Agricultura y ganadería

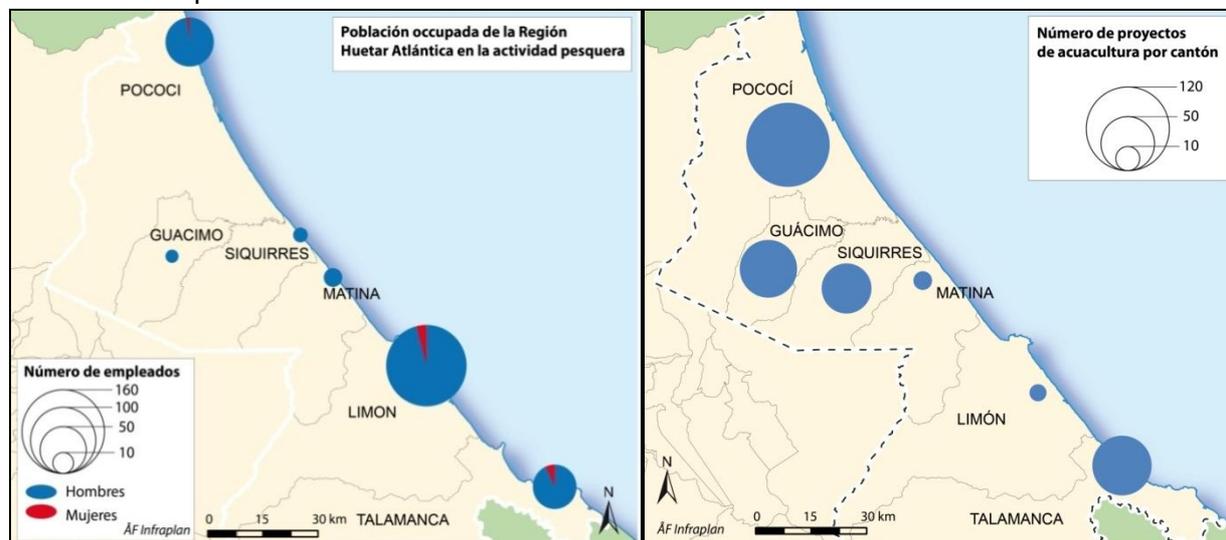


En la RdC en materia de ganadería bovina se destinan a pastos casi 150 mil has. (muy fuerte en Pococí) y en terrenos agrícolas más de 37 mil has. Al cultivo del banano (Matina y Siquirres, los más fuertes), más de 7 mil has. De piña (en Pococí, Guácimo y Siquirres), más de 5 mil has. De plátano (sobre todo en Talamanca) y unas 1,800 has. De cacao (también fuerte en este último).

Figura 8. Cantidad de hectáreas de las actividades agropecuarias de la RdC. Fuente: MAG, Dirección regional de Siquirres, febrero 2010.

2.3.1.2. Pesca

A pesar de ser una región costera la RdC solo cuenta con el 4 % de la población laboral del país dedicada a la pesca, quizás explicable por las características del limitado potencial ictícola de la vertiente del Caribe; no obstante eso, hay cierto impulso a proyectos de acuicultura, sobre todo tilapia.



Figuras 9 y 10. Población ocupada en la actividad pesquera y proyectos de acuicultura. Fuentes INEC; Censo nacional de población 2000, y MIDEPLAN con base en datos de INCOPECA, 2009.

2.3.1.3. Turismo

En materia turística cabe destacar el potencial de la RdC gracias al gran atractivo que constituye la calidad de sus áreas protegidas, tanto en el norte (Colorado y Tortuguero), como en el sur (Cahuita, Gandoca-Manzanillo y La Amistad), y aunque la proporción de empresas de alojamiento que cuentan con Declaratoria Turística sea muy baja (solamente 26, un 5.2% del total del país, ver Fig. 15), predominan en 2 y 3 estrellas y de pequeña escala (ver la Fig. 16), se percibe una modalidad de desarrollo turístico mucho más sostenible que el de otras regiones turísticas costeras (los casos de Puntarenas y Guanacaste), donde predominan las medianas y grandes, muchas de ellas en manos de extranjeros y funcionando algunas franquicias de cadenas hoteleras.

Se aprecia en la Fig. 16 una importante concentración de planta de alojamiento en los cantones de Pococi (en los distritos de Colorado y Guápiles), Limón (distrito central) y Talamanca (en los distritos costeros de Cahuita y Sixaola). Asimismo es la RdC la que más recibe excursionistas de cruceros en el país, una actividad constante, aunque con ciertos altibajos en los últimos años.

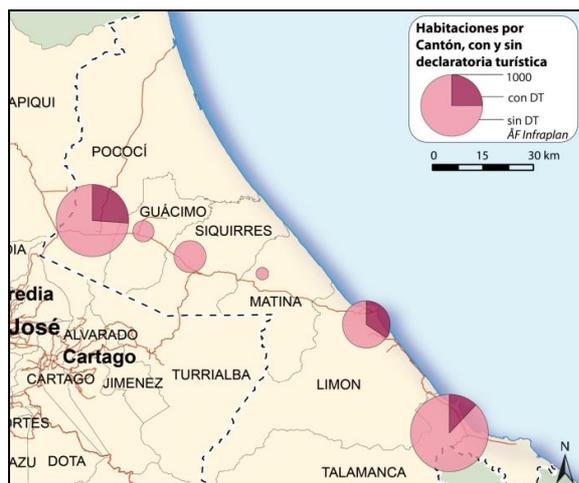


Figura 11. Habitaciones, por cantones, con y sin declaratoria turística Fuente: ICT



Figura 12. Habitaciones totales, por distritos. Fuente: ICT y elaboración con datos recopilados

2.3.2. Agrupaciones de actividades económicas

El análisis global de la concentración de empresas y actividades productivas en la RdC A muestra un fuerte y dinámico desarrollo del turismo principalmente en los costeros; el comercio y servicios en Pococí y Limón, así como los transportes y servicios portuarios en este último.

El cartograma de la Fig. 13 muestra la ubicación geográfica de las principales actividades productivas en la RdC, así como las agrupaciones por tipo de actividades económicas.

En materia turística se identifican cinco agrupaciones, que concentran empresas, atractivos y servicios de este tipo. La primera se ubica a lo largo de la ruta 32, con puntos altos en Guápiles, Guácimo y Siquirres, con proyecciones hacia Sarapiquí y Turrialba; la segunda en la costa norte, en las barras de Tortuguero, Colorado y Parismina; la tercera en las costas y playas de Talamanca, con puntos destacados en Cahuita, Puerto Viejo, Manzanillo y proyecciones hacia Bocas del Toro en Panamá; la cuarta en el distrito de Limón y la última en la zona alta de Talamanca, donde predomina lo étnico-cultural.

Asimismo sobresale un extenso polo de desarrollo agropecuario, que abarca toda la zona media de la provincia, desde Talamanca hasta Pococí. Ahí existen grandes plantaciones de banano, piña, ganadería, raíces y tubérculos y otros cultivos. Estas son tierras de vocación agrícola, pecuaria y forestal, fértil y apta para estas actividades

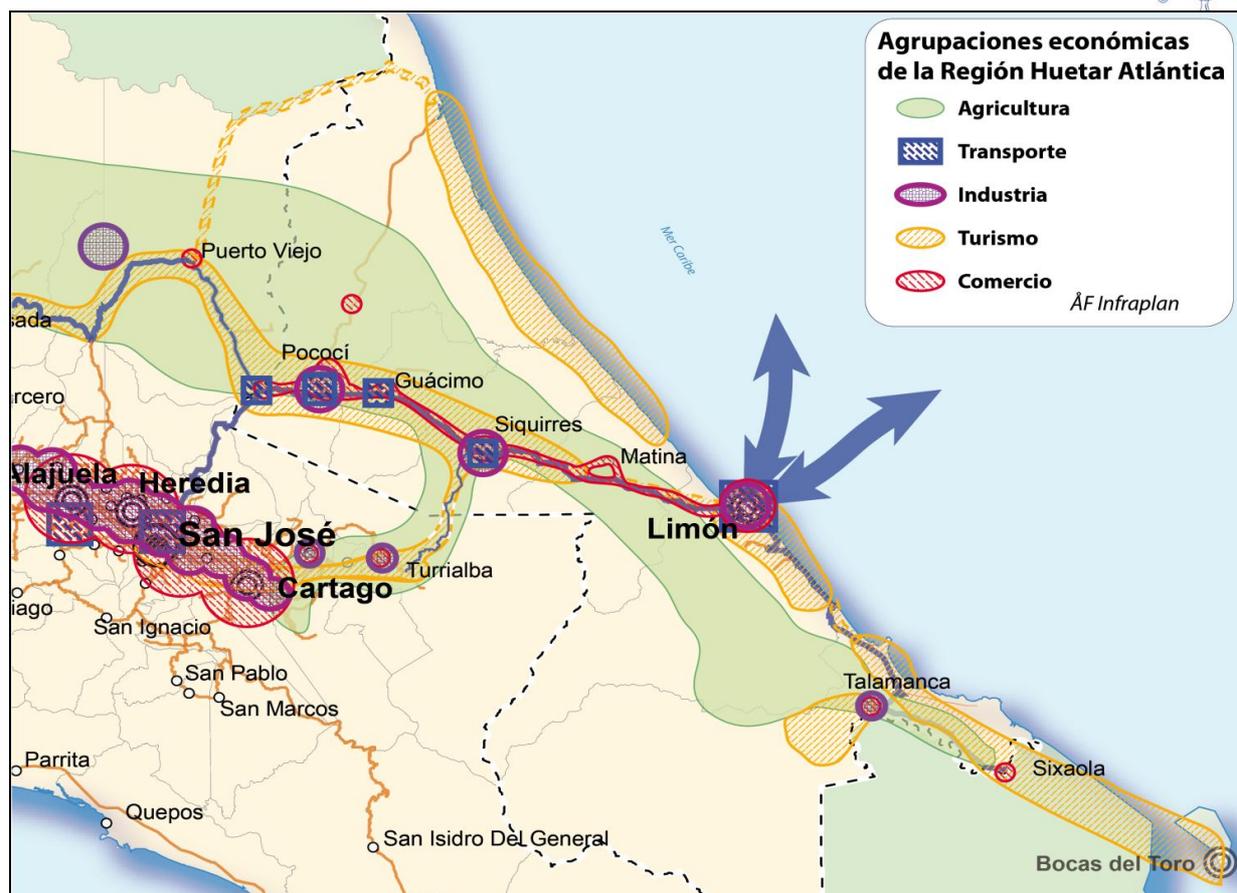


Figura 13. Agrupaciones económicas en la RdC, por tipo de actividades. Fuente: datos combinados de todas las actividades económicas.

Las actividades de transportes sobresalen en la RdC a lo largo de la ruta 32, desde Guápiles hasta Limón, donde se ubica el mayor puerto de exportación e importación del país, y con gran presencia de empresas asociadas a esta actividad, tales como patios de contenedores, empresas de reparación y mantenimiento, metalmecánicas asociadas, de servicios de aduanas y similares.

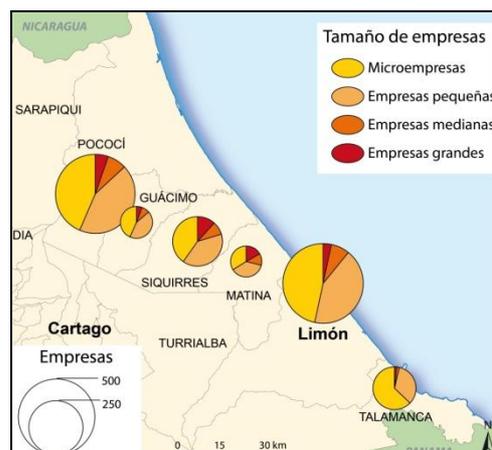
Las agrupaciones de empresas de comercio se encuentran en los sitios con mayor cantidad de población, densidad empresarial y presencia de carreteras y puertos. El distrito de Limón, seguido de Guápiles y los pueblos a lo largo de la ruta 32 concentran el comercio de la región, según se aprecia en la figura.

Por último, aunque con menor presencia, se identifican focos de desarrollo industrial en los cantones centrales de Pococí, Siquirres y Limón, con industrias de cartón, procesamiento de la madera, metalmecánicas y similares.

2.3.3. Tipos y tamaños de empresas.

En relación al tamaño de las empresas, predominan las micro (un total de 743), seguidas muy de cerca por las pequeñas, y en mucha menor proporción las medianas y grandes. Las empresas grandes, con más de 100 empleados, generaron el 65% de los empleos formales en el año 2010, seguido de las pequeñas (6 a 30 empleados) con 7.635 empleos y por último las microempresas (menos de 5 empleados).

Figura 14. Empleo según tamaño de empresas.
Fuente: MEIC con datos de la CCSS, junio 2010.



2.3.4. Exportaciones e importaciones

Las exportaciones de la RdC, por su valor económico, se aprecian claramente en la Fig. 19 siguiente, con datos de Procomer, destacando el banano como primer rubro, seguido de largo por la piña, y ésta por el plátano y otros diversos, lo que coloca a la región en segundo lugar, solamente superada por la región Central. Asimismo, de los puertos de Limón y Moín salen y entran la mayoría de las mercancías, asignándoles un carácter estratégico con respecto al país en su conjunto (ver Fig. 16).

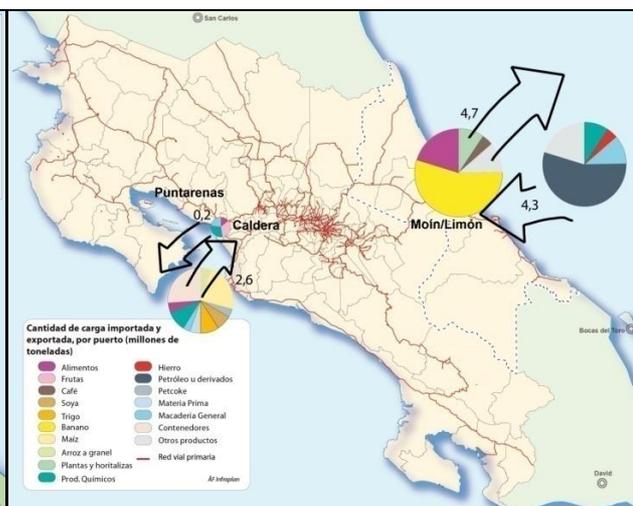
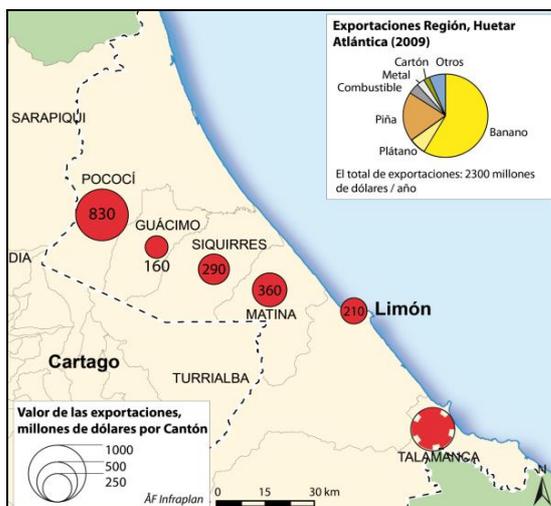


Figura 15. Valor exportado por cantón y tipo de productos en el 2009. Fuente: Informe PROCOMER para JAPDEVA.

Figura 16. Volumen importado y exportado por los puertos marítimos de la RdC y el país. Fuente: Anuario estadístico de PROCOMER

2.4. EMPLEO E INGRESOS

2.4.1. Situación nacional del empleo y en la RdC.

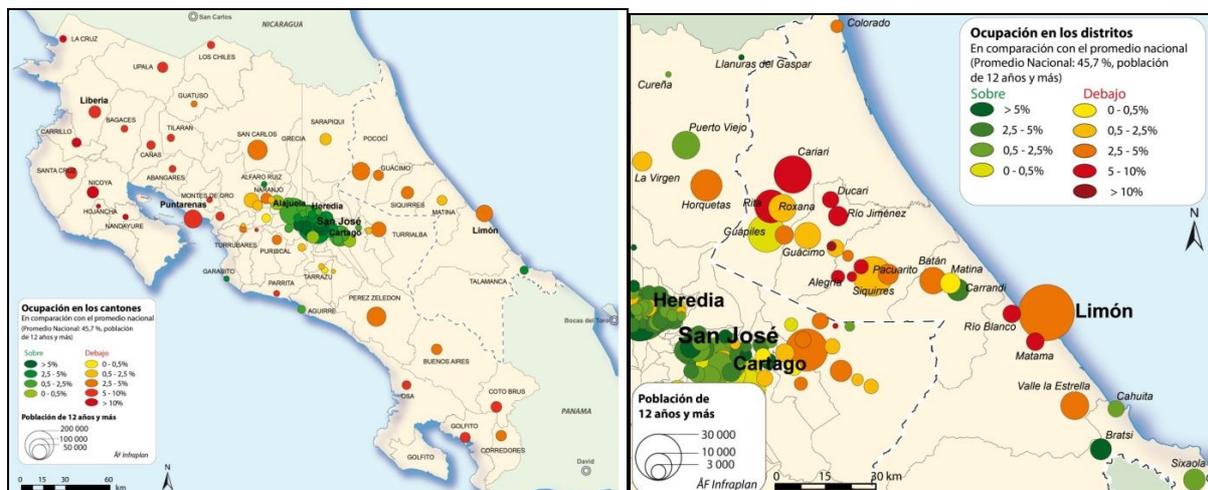


Figura 17. Situación de empleo en los cantones del país, con relación al promedio nacional de ocupación. Fuente INEC, censo 2000. Figura 18. Situación del empleo en los distritos de la RdC. Fuente INEC, censo 2000.

En la Fig. 17 puede notarse fácilmente que salvo la región Central las demás tienen problemas de empleo, pues solo los cantones con colores verdes están por encima de la tasa de ocupación nacional, que era de un 45,7% en el año 2000. Y como también puede observarse en la Fig. 18, en la RdC, detallando por distritos, son muy pocos los que se consideran por encima del promedio nacional, llamando la atención que solo Talamanca presenta un buen nivel de empleo, pero en distritos de poblaciones pequeñas, por lo que su impacto en la economía local es limitado, ni siquiera se refleja en mejores condiciones de vida, sobre todo en las áreas de población indígena mayoritaria.

2.4.2. Empleo en hombres y mujeres

En la Fig. 19 se muestra que la población masculina trabaja principalmente en el sector agropecuario, a excepción del cantón de Limón donde la diversificación productiva permite la participación en otros sectores. El desempleo masculino es mayor en Pococí y Siquirres.

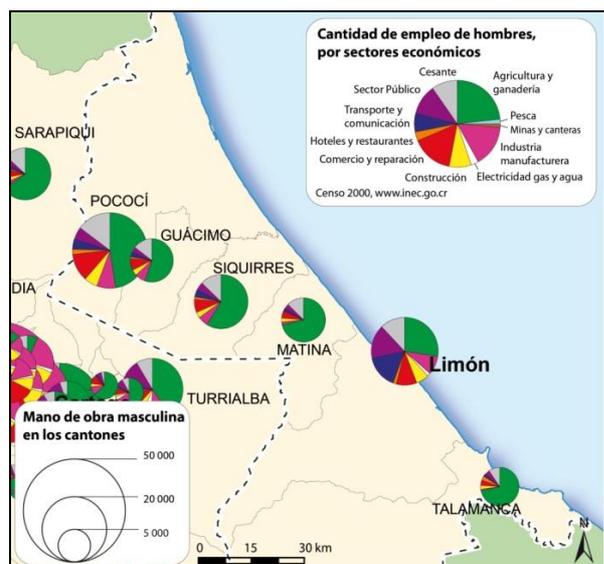


Figura 19. Participación de los hombres en el empleo de la RdC, según sectores económicos. Fuente: INEC, censo 2000

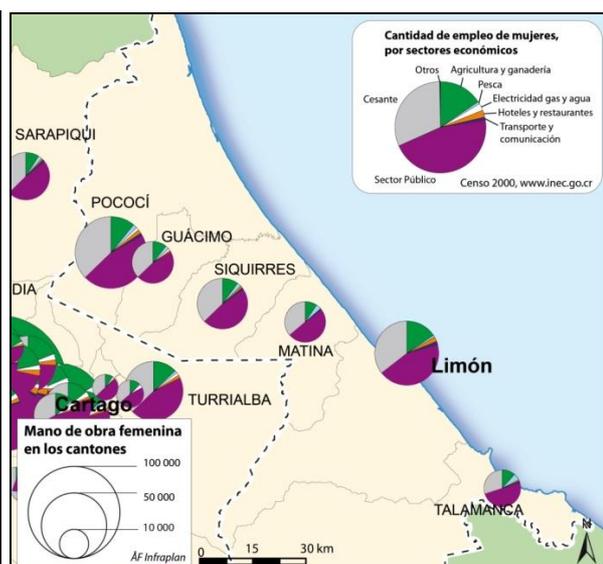


Figura 20. Participación de la mujer en las actividades productivas de la RdC. Fuente: INEC, censo 2000.

En la Fig. 20 se presenta la participación femenina por sectores económicos de la RdC, destacándose el público como el principal empleador, seguido de la agricultura. Es evidente también el alto porcentaje de desempleo en todos los cantones, aunque en menor grado en Talamanca.

2.4.3. Situación de los Ingresos

Los problemas de desempleo unido al tipo de empleo (categoría ocupacional), inciden en los bajos ingresos de la población de la región, lo que unido a las limitaciones de acceso a servicios sociales, propicia altos índices de pobreza en la mayoría de los cantones.

Según datos del INEC, los ingresos de las mujeres de la RdC son en promedio un 24% menor que los de los hombres, lo que agudiza la situación, pues la mayoría realizan actividades por cuenta propia.

Comparado con los ingresos promedio nacionales, la RdC se ubica por debajo de la media nacional; esta situación se debe a que las fuentes de empleo de la región absorben principalmente mano de obra agropecuaria, no calificada, a la presencia de actividades por cuenta propia de bajo valor agregado y la limitada extensión del mercado local.

2.5. EDUCACIÓN

2.5.1. Enseñanza universitaria y tecnológica

En todos los cantones de la REGIÓN CARIBE existen instituciones de educación superior, además de una universidad internacional (la Escuela de Agricultura de la Región Tropical Húmeda -EARTH) ubicada en el cantón de Guácimo, sin embargo su cobertura del 5.8%, comparativamente representa menos de una tercera parte de la nacional que representa el 15.1%.

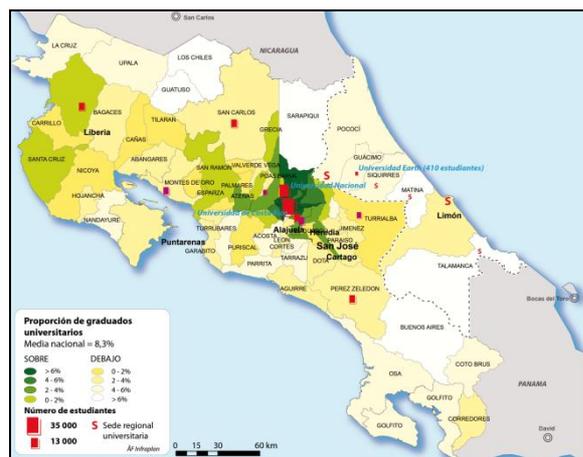


Figura 21. Ubicación de centros de estudios superiores, Fuente propia

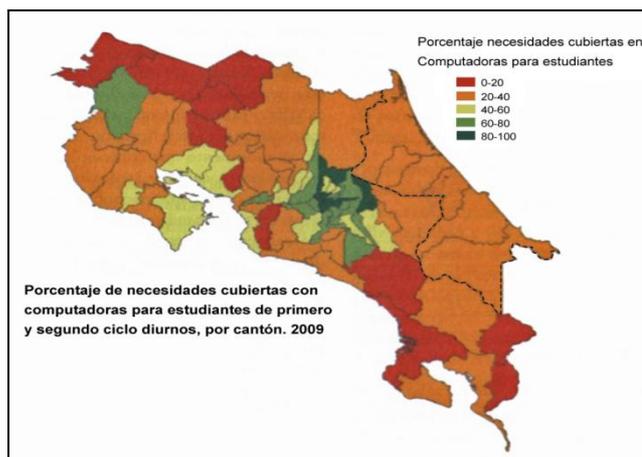
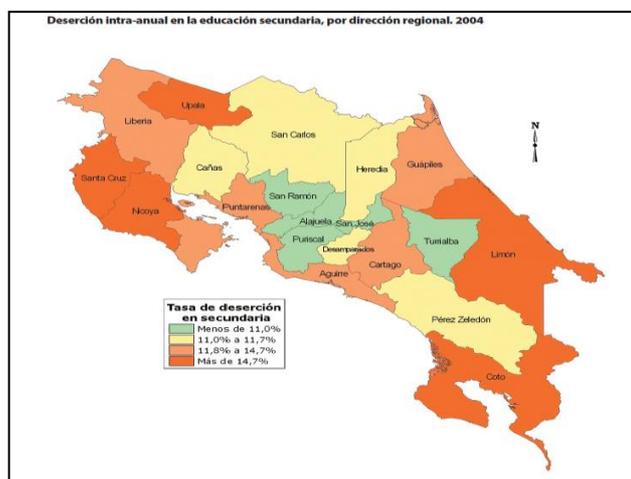


Figura 22. Necesidades cubiertas con computadoras. Fuente: Estado de la Educación 2010.

En cuanto a la proporción de graduados universitarios también resiente la REGIÓN CARIBE una muy baja tasa, como puede comprobarse en la Fig. 21, en la cual los cantones en colores verdosos son los que producen más. En la Fig. 22 y relacionado con la educación tecnológica, puede verse que también hay importante rezago, interpretando el cartograma en el cual los cantones verdosos son los mejor equipados en cobertura de cómputo.

2.5.2. Educación primaria y secundaria



En este ámbito vale la pena destacar que en la REGIÓN CARIBE existe una tasa de deserción muy alta si se compara con la media nacional, pues como puede inferirse de interpretar la Fig. 27 los seis cantones de la REGIÓN CARIBE están muy distantes incluso de los vecinos Turrialba y Sarapiquí.

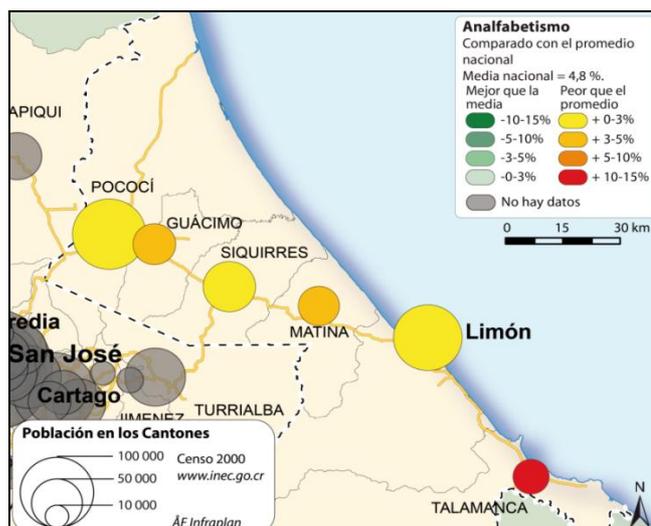
Figura 23. Deserción inter-anual en la educación secundaria. Fuente: Estado de la Educación, Defensoría de los Habitantes y CONARE 2005.

2.5.3. Analfabetismo

Comparativamente con la media nacional de analfabetismo (4.8%), en la REGIÓN CARIBE esta desigualdad se acentúa más, con un incremento que oscila entre el 0-15%, pues como puede apreciarse en la Fig. 28

de la derecha, la gama de colores en los cantones limonenses va del amarillo al rojo, muy distinta a la gama positiva marcada en tonos verdosos.

Figura 24. El Analfabetismo en la región, por cantones. Fuente: INEC, censo 2000.



2.6. SALUD, VIVIENDA Y POBREZA

2.6.1. Acceso a la seguridad social

En materia de cobertura de la seguridad social la REGIÓN CARIBE tiene un comportamiento muy heterogéneo, como puede observarse en la Fig. 29 próxima, en la cual se aprecia que los cantones de Guácimo, Siquirres y Matina están mejor que los de Pocosí y Limón, éstos muy debajo del promedio nacional, y particularmente el caso de Talamanca que se presenta como el más crítico, indicado en color rojo.

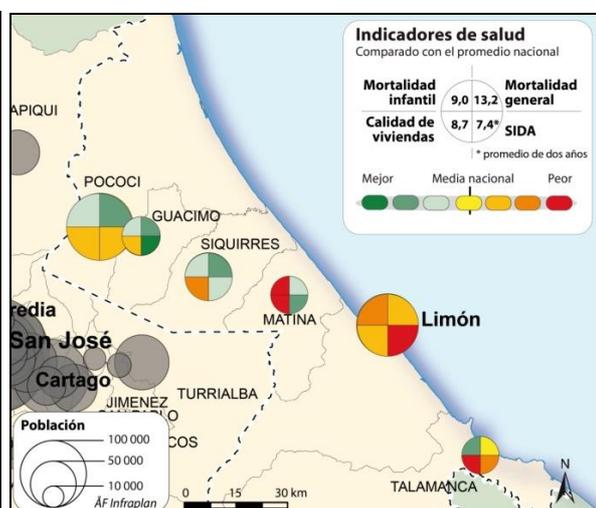
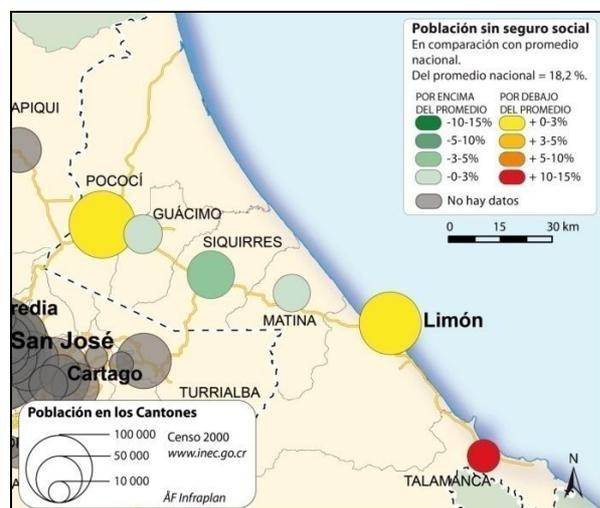


Figura 25. Población de los cantones de Limón asegurada por la CCSS. Fuente: INEC, censo 2000

Figura 26. Indicadores básicos de salud y vivienda. Fuentes: Ministerio de Salud, 2009; INEC, censo 2000.

2.6.2. Indicadores de salud y situación de la vivienda.

Asimismo, en la Fig. 30 Anterior se desglosan cuatro indicadores muy importantes que tienen que ver con la calidad de vida (mortalidad infantil y general, incidencia del SIDA y calidad de las

viviendas), llamando la atención los casos más extremos como son el cantón de Limón en SIDA -debido a las actividades asociadas al puerto, diametralmente opuesto al caso de Guácimo-, el de Talamanca en la calidad de la vivienda (sobre todo en la rural-indígena) y el de Matina en la vivienda y la mortalidad infantil.

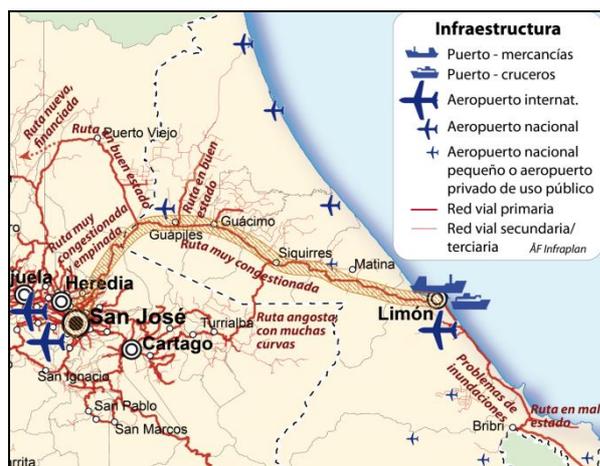
2.6.3. Pobreza

A nivel nacional la pobreza superaba levemente el 21% en el año 2009, y de ese porcentaje un 6% ni siquiera satisfacía las necesidades básicas (calificada como pobreza extrema). La situación para la REGIÓN CARIBE, era aún más aguda, ya que la pobreza alcanzó el 28% y la pobreza extrema el 8,3%. Aunque no existen datos de pobreza detallados por cantón, las variables analizadas, muestran que Talamanca y Matina presentan una condición socioeconómica más crítica que el resto de los cantones, aunque también el de Limón está en situación bastante desfavorable.

2.7. INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

(Con análisis de interacciones intra y extra región)

Este capítulo procura analizar y definir los requerimientos que faciliten la integración e interacción como base para una mayor comprensión de la interrelación entre los cartogramas anteriores y el tema de infraestructura y transportes, que se consideran estratégicos.



En la figura izquierda se muestra el escenario actual de la infraestructura de vialidad y la estructura del transporte de la REGIÓN CARIBE, indicando algunas debilidades que deben solventarse para mejorar la competitividad, sobre todo en el sistema de carreteras, que hoy está muy saturado (ruta 32), desde San José hasta los puertos de Limón y Moín.

Figura 27. Sistema de Transportes de la REGIÓN CARIBE. Elaboración propia a partir de datos del MOPT.

2.7.1. Transporte de carga.

El sistema de transporte de carga es de vital importancia para crear y mantener un excelente intercambio de bienes y servicios que es vital para la población y todos los sectores de la sociedad. El alto volumen de carga de importación y exportación que trasiega el complejo portuario de Limón y Moín, destaca la importancia de los puertos para Costa Rica y el papel vital de la infraestructura vial para todo el país. El crecimiento futuro del transporte de carga es crucial para la competitividad y el crecimiento de la economía de toda la nación.

Como ya se dijo antes, la capacidad de la ruta 32 de hecho ha llegado a niveles altísimos de utilización y va en aumento. Por razones ambientales y económicas, no se estará ampliando esta capacidad vial en el sector que atraviesa el Parque Braulio Carillo. Sus pendientes y gradientes generan altos costos y serias emisiones que incrementan la contaminación ambiental. Por lo anterior, se vislumbra que una nueva ruta entre Cartago-Siquirres y la

ampliación del tramo existente Siquirres-Limón a cuatro carriles son acciones necesarias para solventar los problemas de congestión actuales.

Cabe señalar que esa nueva ruta está contemplada dentro del Plan Nacional de Transportes, cuya iniciativa fue propuesta hace más de 10 años, y se encuentra en un proceso preliminar de estudios y proyectos. Con éstas propuestas se aumentaría la capacidad vehicular, aumentaría los estándares de tráfico, bajaría costos de transporte, tiempos de desplazamiento e incrementaría la competitividad en toda la interrelación portuaria y los usuarios del sistema.

Aunado a lo anterior, la puesta en operación de un aeropuerto con status internacional, similar al de Liberia, podrá mejorar el sistema nacional de flujo de pasajeros y carga, particularmente de la mercadería con alto valor agregado y podría ser aliado en una estrategia de convertir a Limón en Home Port de cruceros, como se verá más adelante.

2.7.2. Transporte de personas.

El tiempo de desplazamiento de las personas a lo largo de la ruta 32 es relativamente largo para su traslado, dada la saturación vehicular y el estado de la carretera, lo cual tiene un costo que muy pocas veces se cuantifica. Esta situación inhibe el grado de interacción e integración tanto en lo intra-regional como inter-regional, en particular con el valle central.

Con la ruta propuesta, mencionada antes, y de cuatro carriles, se incrementaría tanto la interacción a lo interno de la región como el hacer más atractivo para las otras regiones, dada la reducción de tiempos de viaje y grado de seguridad que representaría el utilizar una ruta menos congestionada, lo que ayudará significativamente al sector turismo y la actividad de cruceros, que podría dejar mayor derrama económica y social.

Tampoco debe perderse de vista que hay un alto volumen de turistas internacionales que llegan al país vía aérea y el tiempo de desplazamiento terrestre de San José a Limón es excesivo, por lo que un aeropuerto internacional podría tornar atractivo pensar en el Caribe (REGIÓN CARIBE) como parte de su itinerario, además de las otras implicaciones y ventajas económicas que representaría para la región.

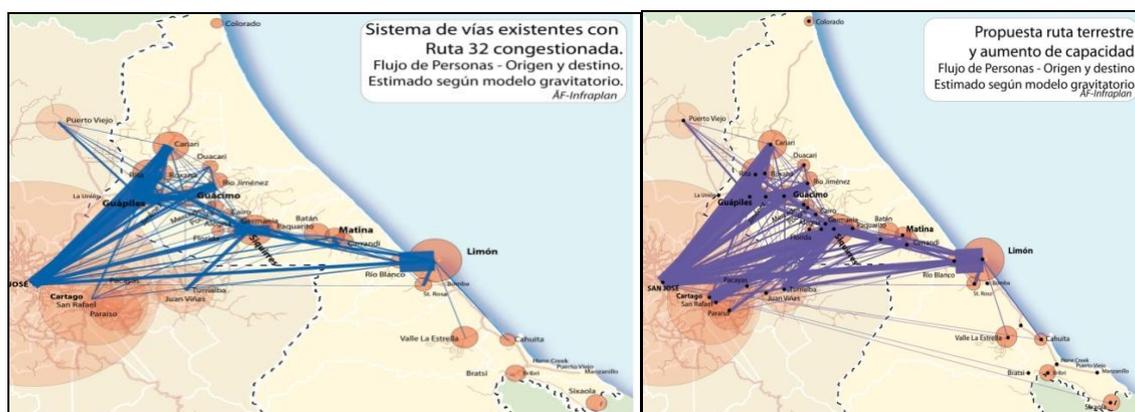
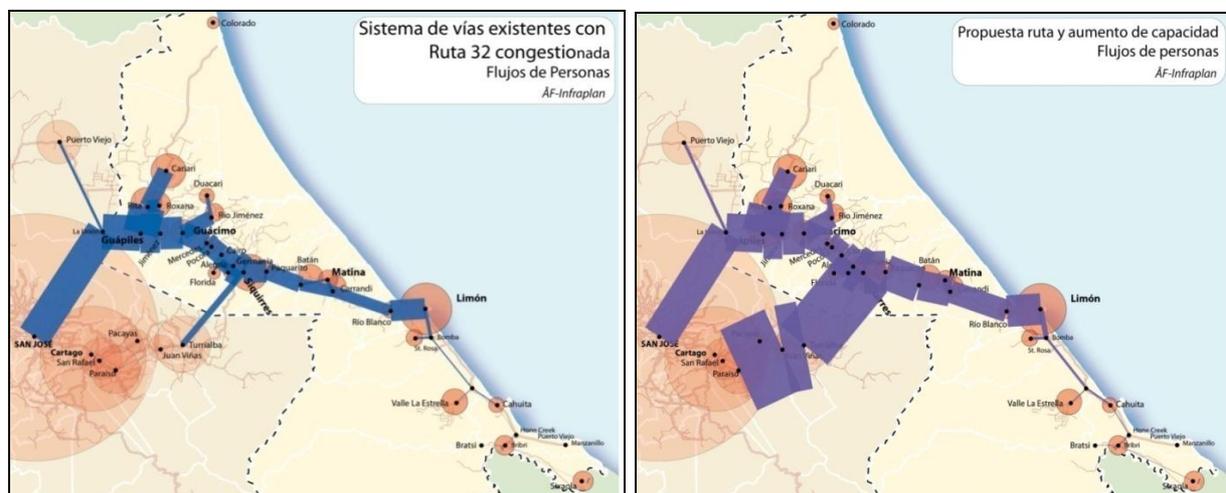


Figura 28. Sistema de vías existentes con Ruta 32 congestionada. Fuente con base en datos de observación de campo (en página anterior)

Figura 29. Simulación de flujo de personas con propuesta de ruta terrestre nueva y aumento de capacidad.

Para el crecimiento de la economía de Costa Rica es importante que la interacción no se vea limitada por la capacidad de consumo y de movilización de las poblaciones, en especial de los pobres. Esto se aplica tanto al flujo de mercancías como en los flujos de personas.

La Fig. 45 muestra el flujo de personas proyectado, incorporando mejoras en las carreteras y apertura de la nueva ruta, resultando una mayor interacción y distribución entre las ciudades, eliminación de los cuellos de botella y un mayor flujo de personas en todos los tramos.



Figuras 30 y 31. Flujos de personas en la REGIÓN CARIBE y hacia el valle central, según las condiciones existentes y proyección con nueva ruta y aumento de capacidad.

2.7.3. Puertos y transporte marítimo

JAPDEVA es el organismo encargado de administrar el Complejo Portuario Limón-Moín, que son los puertos principales en el manejo de contenedores del país, principalmente para la exportación de banano, piña y otros productos agrícolas. Cerca del 75% del volumen de carga de importación y exportación se moviliza a través del complejo portuario Limón-Moín.

Desde 1981 Limón ha sido puerto de contenedores y Moín como muelle bananero con una terminal petrolera y con mejoras posteriores a 1995¹. No obstante estas mejoras continúan los problemas de la gestión y el deficiente mantenimiento de los equipos de apoyo operativo, conjuntamente con conflictos socio-laborales, factores que han agravado la situación y generado pérdidas en operatividad, rentabilidad y competitividad, lo que afecta el ritmo creciente de exportaciones e importaciones que el país ha experimentado en las últimas décadas.

La carga de importación que pasa por ambos puertos ha crecido a unos 4.3 millones de toneladas por año y la carga de exportación está alrededor de 4.7 millones de toneladas, para un total de unas 9 millones de toneladas por año de comercio. Ha habido una tasa promedio de crecimiento ligeramente superior al 5 % por año durante los últimos 15 años. La carga que se maneja en ambos puertos se puede categorizar de la siguiente manera: i) carga en contenedores (banano, melón, café, piña, otros productos agrícolas, vehículos, otros.), ii) petróleo y derivados; iii) carga general (hierro, papel, fertilizantes)

¹ JAPDEVA; Plan Maestro para el Complejo Portuario Limón – Moín, Royal Hasking, 2008.

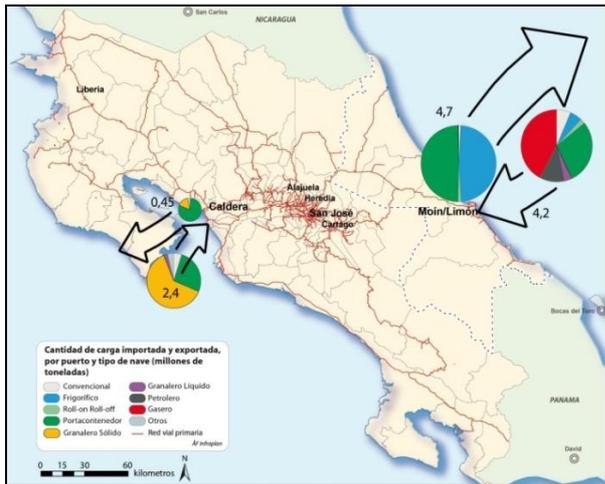


Figura 32. Volumen importado y exportado por los puertos de Costa Rica, según tipo de nave. Fuente Plan Maestro Portuario JAPDEVA.

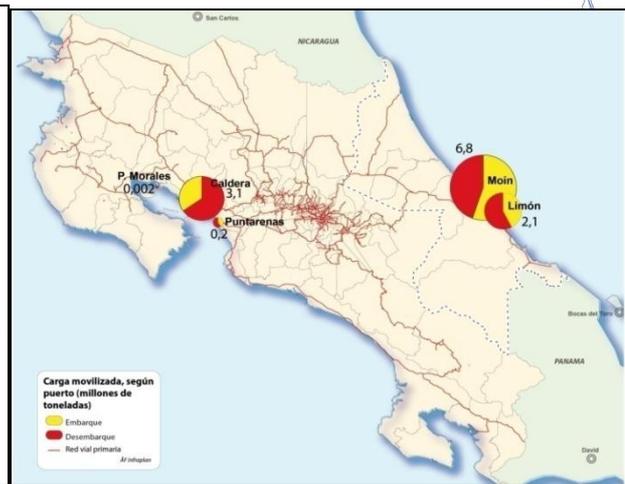


Figura 33. Volumen importado y exportado por los puertos de Costa Rica, en millones de toneladas. Fuente Plan Maestro Portuario JAPDEVA.

El cartograma 36 muestra un detalle de las importaciones y exportaciones de los puertos de Costa Rica, según el tipo de barco, observándose que los portacontenedores y los frigoríficos son los más utilizados en exportación, y el gasero para las importaciones. En la Fig. 37 se aprecia la importancia de los puertos de la REGIÓN CARIBE como principales rutas marítimas para el embarque y desembarque de mercancías, tomando en cuenta su peso.

2.7.4. Transporte ferroviario

Gran parte del siglo XX el ferrocarril constituyó el medio más importante de comunicación entre el centro del país y los principales puertos de Costa Rica. A su vez integró, grandes extensiones del territorio nacional, al desarrollo económico y social que alcanzó el país en un momento histórico (café, banano, cacao y palma aceitera). El Ferrocarril al Atlántico en sus inicios comunicó al Valle Central con los puertos de Limón y Moín, además sirvió a zonas productoras de banano tales como Guápiles, Guácimo y Río Frío, así como al Valle de la Estrella. No obstante este servicio, por decisión gubernamental, en 1998 se suspendió, debido al argumento de grandes pérdidas que generaba. A pesar del cierre, continúa en operación en algunos tramos. El transporte de carga (hierro y banano) por ferrocarril desde y hacia Limón y Moín es de alrededor de 230.000 toneladas por año en la actualidad.

Actualmente el transporte de pasajeros por ferrocarril en la REGIÓN CARIBE está vinculado a la actividad de cruceros y al tráfico turístico para excursiones internas, lo cual inició a partir del año 2007 en forma regular del muelle 70 a Bananito, Estrada y Guápiles, con una movilización de 22 mil pasajeros anuales aproximados, según datos del Incofer.

2.7.5. Transporte aéreo

El transporte aéreo hacia Costa Rica ha aumentado considerablemente con el crecimiento turístico, pero solamente el 3% de los pasajeros realizan vuelos internos dentro del país. Adicionalmente, la vía aérea es la más utilizada para transportar las exportaciones e importaciones de alto valor agregado y bajo peso, tal como se indicó anteriormente.

En la REGIÓN CARIBE hay un aeropuerto de tipo internacional, el de la ciudad de Limón, pero la verdad es que su categoría está sobre-estimada, y por las limitaciones técnicas existentes ha dificultado mucho el desarrollo del turismo y la diversificación de la economía. Se cuenta además con un sistema de 25 aeródromos, en regulares condiciones, donde el 60% son privados y 40% pertenecen al Estado, algunos de los cuales se aprecian en la Fig. 31 en páginas anteriores.

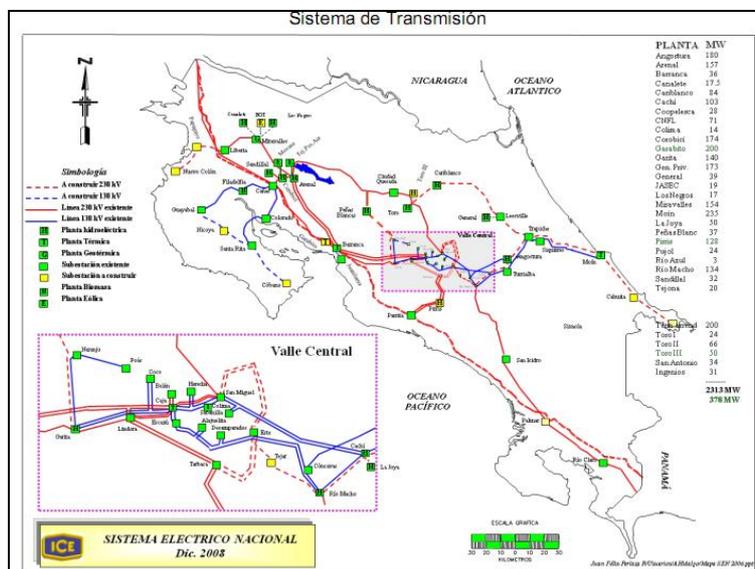
2.7.6. Electricidad y telecomunicaciones

2.7.6.1. Sistema eléctrico nacional

El sistema eléctrico nacional, a diciembre del 2008, tenía una capacidad instalada efectiva de producción de energía de 2,313 MW, de los cuales 66% corresponde a hidroeléctrica², 23% a térmica, 7% a geotermia, 3% a eólica y 1% a biomasa; el ICE opera 79.5 % con plantas propias y 13.8% contratadas a generadores privados independientes, que operan plantas que alcanzan el 6.7 % de la capacidad instalada.

El sistema de transmisión se extiende desde Peñas Blancas (frontera con Nicaragua) hasta Paso Canoas (frontera con Panamá) y desde Puerto Limón en el Atlántico hasta Santa Cruz, Guanacaste, y dispone de un total de 1,083 km de líneas de 230 kv y 727 km de 138 kv. El sistema se interconectó con Nicaragua en 1982 y con Panamá en 1986.

Figura 34. Sistema eléctrico nacional 2008. Fuente: Instituto Costarricense de Electricidad.



² La Hidroeléctrica Reventazón, que se construye en el cantón de Siquirres incrementará en 300 MW.

2.7.6.2. Cobertura eléctrica en la REGIÓN CARIBE



La cobertura del servicio eléctrico en las viviendas de la REGIÓN CARIBE supera el 97% en todos los cantones, excepto Talamanca donde un 14,6% de las viviendas no cuentan con electricidad. Este porcentaje es aún mayor en el distrito de Telire, donde solamente un 27% de las viviendas cuentan con este servicio. Esto se debe a la lejanía de la zona, la dispersión de las viviendas y la topografía del terreno.

Figura 35. Cobertura eléctrica en la REGIÓN CARIBE. Fuente: CEMPE, ICE, mayo 2010

A modo de síntesis en los aspectos de infraestructura y transporte, puede concluirse:

- Los puertos más importantes del país, Moín y Limón son claves y estratégicos para la economía costarricense, ya que facilitan las exportaciones de Costa Rica, así como las importaciones. Hoy día Puerto Limón es el más importante puerto de carga en Costa Rica, no obstante presenta problemas de saturación. También son puertos para cruceros, y reciben la mayor cantidad de barcos y de pasajeros.
- Una red vial primaria muy importante para el país, ya que por ella transita la mayor parte de las importaciones y exportaciones del país. Destaca en esta red la ruta 32, la cual tiene problemas de congestión, seguridad vial y los impactos negativos sobre el medio ambiente (escape gases y el ruido).
- Un antiguo ferrocarril que sólo sirve a la región como transporte alterno de carga.
- Un aeropuerto con algunas características de internacional, pero con limitaciones operativas y mínima cantidad de vuelos. Además, hay 25 aeródromos pequeños, pero no hay vuelos regulares, ni entre estos ni con el aeropuerto internacional.
- En energía eléctrica la REGIÓN CARIBE tiene autosuficiencia, pero con fuertes carencias en cobertura territorial en áreas de población indígena de difícil acceso.

2.8. HERENCIA CULTURAL

La REGIÓN CARIBE está constituida por un crisol de grupos étnicos, desde su gestación hasta el presente. Destacan la presencia de varios grupos étnicos que a continuación se describen.

2.8.1. Indígenas

Los primeros que llegaron, los habitantes nativos. Costa Rica tiene una población indígena de 37.404 personas distribuidas en todas las regiones en 23 territorios, con una extensión total de

187 mil has., de las cuáles el 33% se ubica en la REGIÓN CARIBE, esparcidas en los cantones de Limón, Talamanca, Matina y Siquirres (un 40% de esa población vive en esta región).

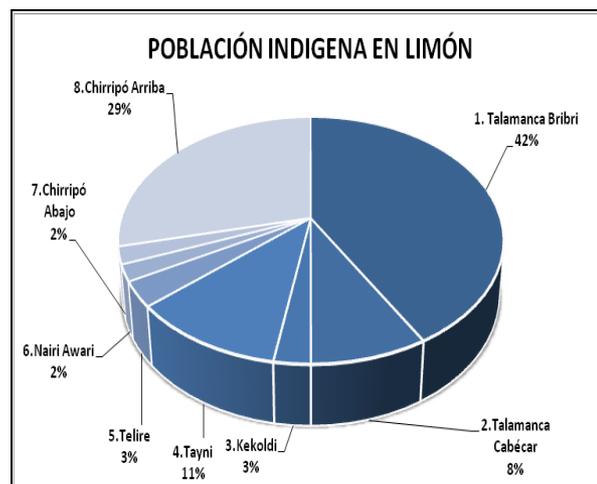
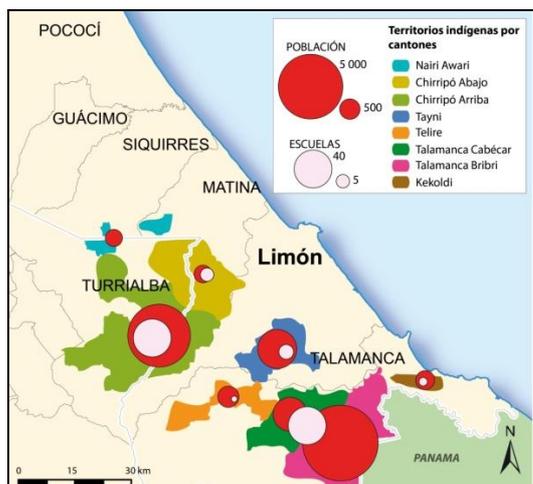


Figura 36. Población y cantidad de escuelas por territorio indígena de la REGIÓN CARIBE. Fuente: Plan de Manejo del Parque Internacional la Amistad, SINAC 2009.

Figura 37. Distribución de la población Indígena en la REGIÓN CARIBE. Fuente: MIDEPLAN

En la región existen 8 territorios indígenas y 3 etnias, que aparecen en las figuras anteriores, con una población total de más de 16 mil personas. Cuentan con 94 escuelas y 3.209 casas, la mayoría de ellas en mal estado. Talamanca es el cantón con mayor población indígena de la región estudiada y del país, es también el cantón que presenta índices de desarrollo social muy bajos y con múltiples problemas (perdida de la posesión de las tierras, exploraciones mineras clandestinas, poca asesoría técnica y en comercialización, descoordinación de los programas sociales, acueductos con mala calidad, baja inversión estatal, déficit de puentes y caminos, etc.)

Cada uno de estos pueblos posee una gran tradición cultural que aún se expresa en determinadas manifestaciones como la lengua, costumbres e idiosincrasias, mantenidos en el tiempo a pesar de los fuertes procesos de aculturación del fenómeno de la globalización.

2.8.2. Mestizos.

Son el mayor porcentaje de la población, e iniciaron su inserción en la provincia tanto para colonizar la Línea Vieja (del ferrocarril), como para emplearse en las fincas bananeras, de las compañías extranjeras, que trajeron mano de obra. Están distribuidos en toda la región, pero con mayor presencia en Pococí y Guácimo.

La naturaleza del recurso humano que al comienzo pobló la región fue de personas de bajo nivel educativo, sin una claridad de tenencia de tierra, que no le permitió fijar con seguridad su derrotero y futuro, siendo intrínsecamente una cultura de sobrevivencia; no obstante, hoy el panorama que caracteriza a la región fomenta la cultura salarial en el sector centro y sur de la provincia (Matina, Limón y Talamanca) y la cultura empresarial en los cantones de Pococí y Guácimo.



2.8.3. Chinos

Es otro importante componente de la sociedad pluricultural y multilingüe del Caribe costarricense; la migración comenzó con la traída de trabajadores contratados en Panamá en 1855 para trabajar en labores agrícolas, luego se trajeron en 1873 y 1887 para la construcción del ferrocarril al Atlántico. Después de eso hubo también migración independiente, la cual continuó sin interrupción y se mantiene en el presente, habiendo ya familias de más de 5 generaciones, las que han influido en aspectos de la cultura gastronómica e introduciendo el cultivo de vegetales nuevos, principalmente.

2.8.4. Población afrodescendiente

De acuerdo a los datos arrojados por el censo 2000, de la población nacional, los afro descendientes ascienden a 72.784 habitantes, representando un 2% del total, y de esta, el 75% reside en la REGIÓN CARIBE. En el cantón central de Limón se localiza el 52%, 17% en Matina, 13% en Siquirres, 10% en Talamanca, 5% en Guácimo y un 3% en Pococí.

En Materia educativa, la tasa de asistencia escolar para jóvenes afro costarricenses entre 13 y 17 años es del 73.87%, por encima del 68,11% en el promedio nacional. Y como dato de género muy importante, la mujer afrocostarricense en la universidad es proporcionalmente más que los hombres afro y que cualquier grupo del resto de la población (a excepción de las chinas). Del total de hombres afrocostarricense el 27,75% se dedican a administrativo y técnico profesional por encima un 1,07% de la cifra masculina global, sin embargo están sobre representados en el sector de trabajadores no calificados con un 5% por encima de la cifra masculina nacional.

La población afro caribeña costarricense, por su origen mayormente jamaquino, es anglófona, utiliza un inglés criollo y posee rasgos culturales diferenciados de los pueblos indígenas, el pueblo chino y los demás grupos étnicos de la REGIÓN CARIBE. Tiene una presencia y antigüedad de más de un siglo en la costa caribeña del país.

Como corolario resalta el hecho de que los costarricenses somos una sociedad pluriétnica y pluricultural conformando así un crisol de grupos étnicos que le dan un aspecto muy rico de nuestro entorno caribeño y nacional. Este panorama tan particular del Caribe, integrado por los grupos antes citados y los descendientes de origen criollo de la meseta central nos obliga a valorar la búsqueda de un verdadero desarrollo integral y así capitalizar esta situación hacia transformar la región en una realmente competitiva.

2.9. CULTURA, DEPORTE Y RECREACIÓN.

En los seis cantones de la REGIÓN CARIBE existen Comités Cantonales de Deporte y de Recreación, los cuales son complemento de los Consejos Municipales. A pesar del potencial de la población en materia deportiva y artístico-musical, la región presenta un fuerte déficit en infraestructura para promover ambos campos. Y para colmo, no existe una cultura de mantenimiento mínimo a la misma, así como también decisión política para financiar obras básicas en este campo, excepto en Pococí que cuentan con las instalaciones adecuadas, más que todo por iniciativa privada.

Durante la elaboración del diagnóstico, no se tuvo acceso a datos que reflejen el status regional de lo deportivo, cultural y recreativo, por lo que se recomienda instaurar este tipo de registro en las instituciones responsables de estas acciones para facilitar su planificación.

2.10. AMBIENTE

2.10.1. Zonas de vida

La REGIÓN CARIBE tiene la característica particular de un rango altitudinal que varía desde el nivel del mar, hasta los 3.820 msnm, lo cual genera una diversidad en cuanto a temperatura y precipitación. En este contexto la región presenta siete zonas de vida y cinco zonas de transición, (ITCR, 2004), de las 12 que hay clasificadas para el país.

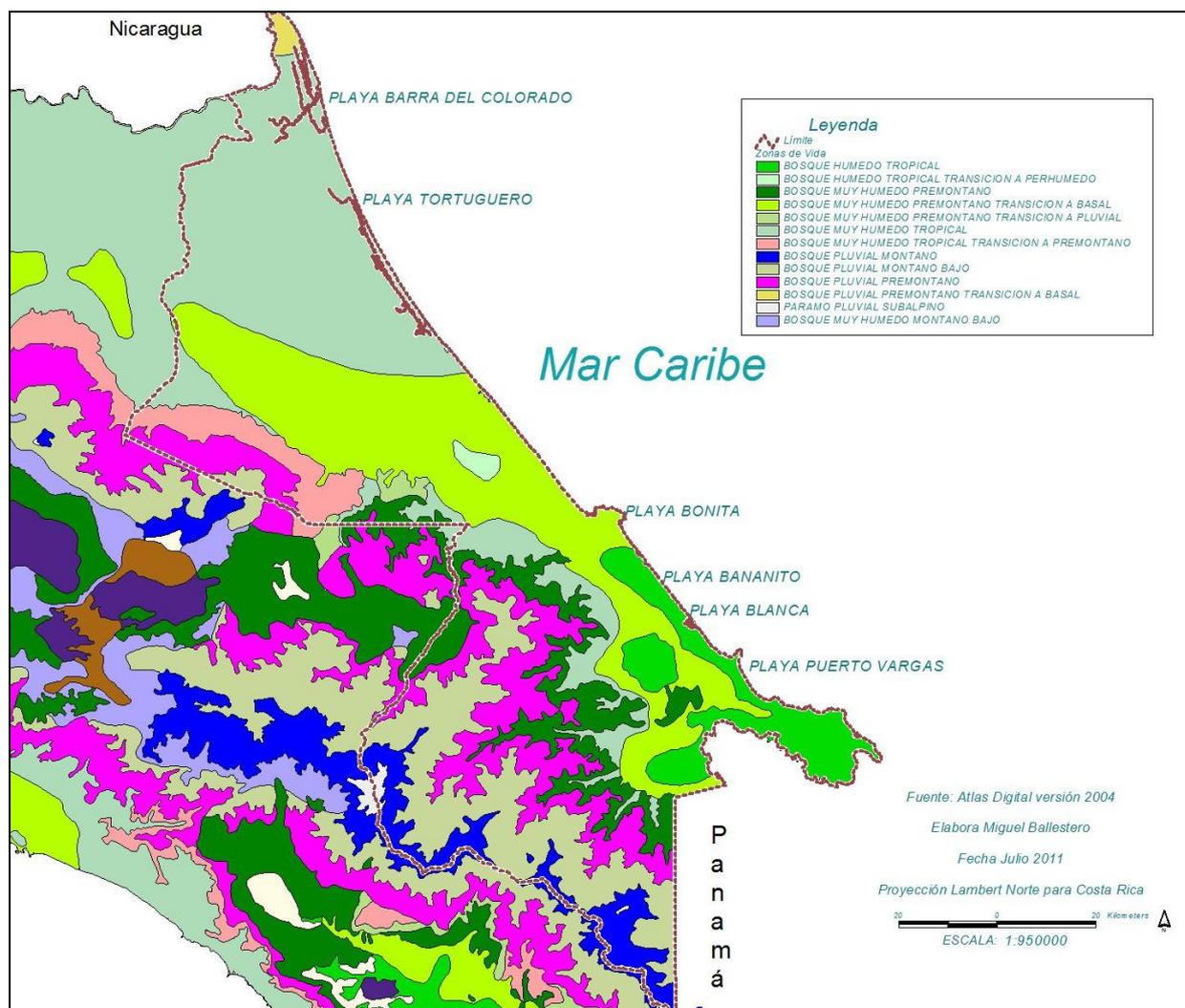


Figura 38. Zonas de vida presentes en la REGIÓN CARIBE. Fuente: ITCR, 2004

2.10.2. Red hidrográfica

El país está dividido hidrográficamente en 34 cuencas hidrográficas según el ICE, de las cuales 12 pertenecen a la REGIÓN CARIBE, situación que hace de la misma una región muy rica en recursos hídricos. La figura siguiente muestra la ubicación de la red hídrica en la región.

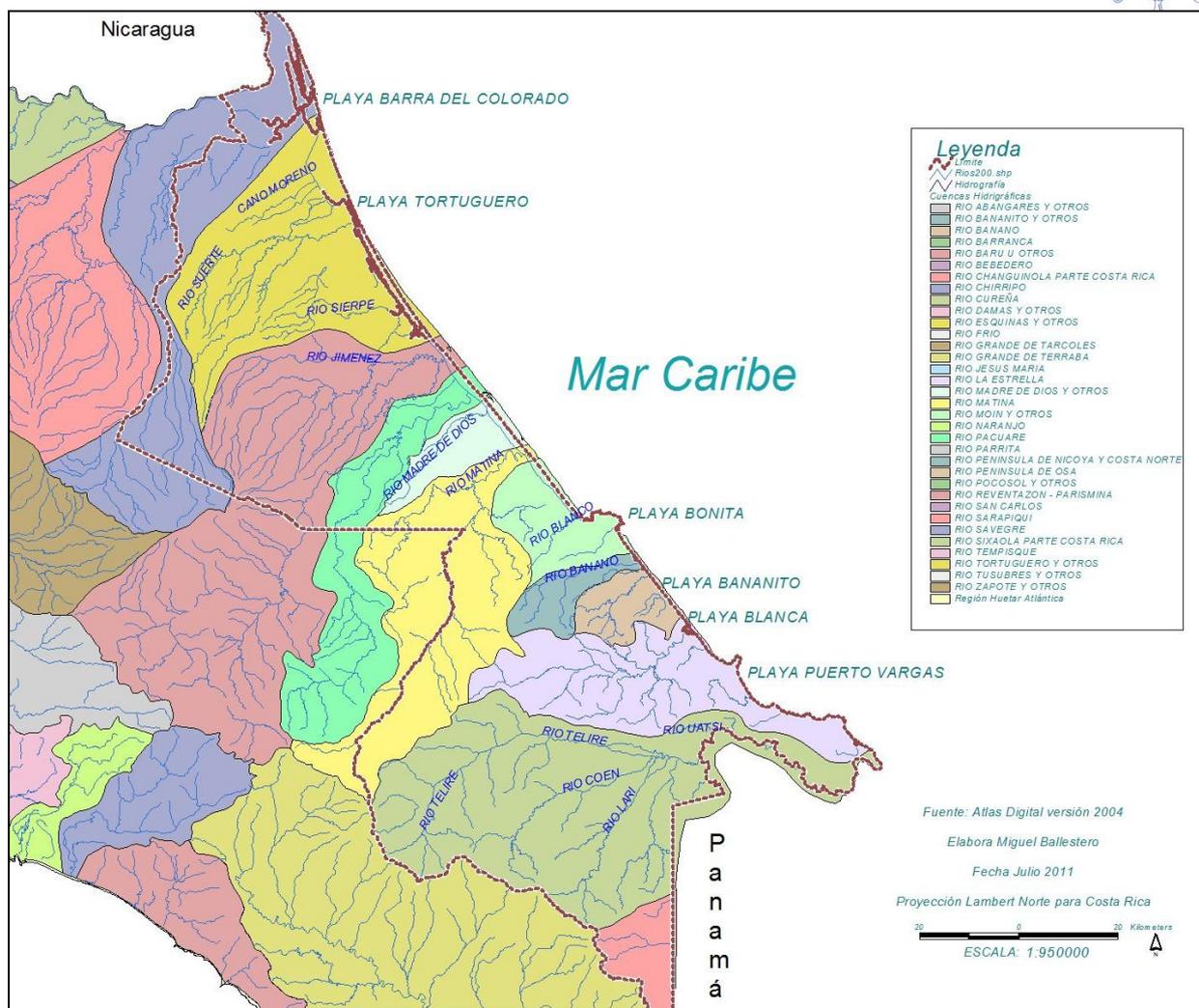


Figura 39. Cuencas y red hídrica de la REGIÓN CARIBE. Fuente: Atlas digital 2004

2.10.3. Biodiversidad

Muy asociado a las zonas de vida, en la REGIÓN CARIBE hay una variedad de microclimas que generan una alta diversidad de ecosistemas. Por ejemplo, en la región se encuentran ecosistemas marino-terrestres, humedales, bosques tropicales muy húmedos, bosques nubosos y vegetación de páramo.

Desde el punto de vista de la conservación de la diversidad biológica, hay varias estrategias en funcionamiento, como son la conservación mediante Áreas Silvestres Protegidas y los Corredores Biológicos. Otra forma de conservación se desarrolla en los territorios indígenas.

La mayor concentración y diversidad biológica se localiza dentro de las áreas protegidas. La región posee sitios muy importantes para la conservación de especies endémicas, principalmente en las partes altas de la Cordillera de Talamanca.

2.10.4. Áreas Silvestres Protegidas

La REGIÓN CARIBE posee un 38,7% de su territorio declarado como Área Silvestre Protegida (ASP), en diferentes categorías de manejo, a saber reservas biológicas, parques nacionales, refugios nacionales de vida silvestre, humedales, zonas protectoras y reservas forestales,

según se muestra en la figura 44. Es muy destacable que en la REGIÓN CARIBE la categoría de manejo Parque Nacional es la mayoritaria, con un 63,5% del total del total de has. protegidas.

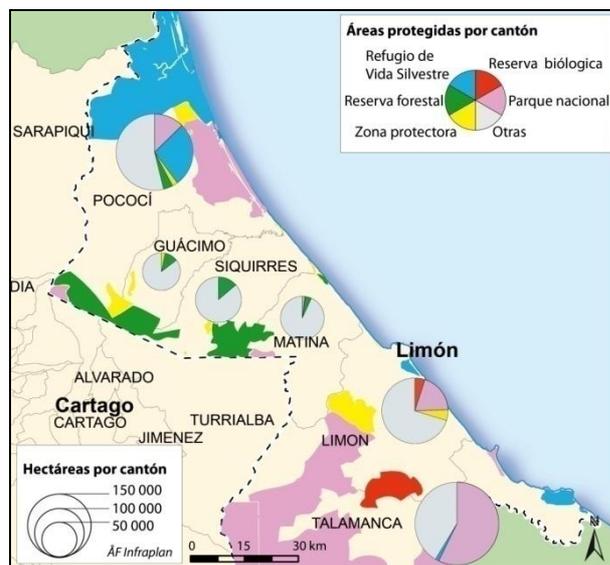


Figura 40. Áreas Silvestres Protegidas por cantón en la REGIÓN CARIBE. Fuente Atlas de Costa Rica, ITCR, 2008

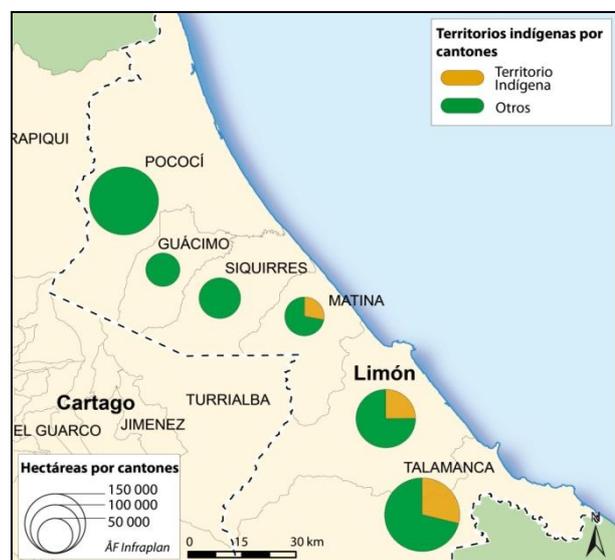


Figura 41. Territorios indígenas por cantón en la REGIÓN CARIBE en relación al total de territorio. Fuente: ITCR, Atlas de Costa Rica 2008

El cantón con mayor porcentaje de su territorio dedicado a la conservación de la biodiversidad mediante áreas protegidas es Talamanca, con el 58,7%, y también con mayor cantidad de territorio declarado área protegida, en el ámbito nacional.

Como recursos potenciales para su desarrollo, este 58,7% del territorio dedicado a la conservación de la biodiversidad es una gran fortaleza, dado que las áreas protegidas son importantes sitios para la producción de servicios ecosistémicos. Un servicio muy importante y clave para el desarrollo socioeconómico de la región es el recurso hídrico, tanto para el consumo humano como para el industrial y agropecuario. Este recurso que posee la región es uno de los principales recursos para su desarrollo. En las ASP localizadas tanto en la Cordillera de Talamanca como en la Cordillera Volcánica Central, se originan importantes ríos que atraviesan y drenan la región. Para el desarrollo de actividades ecoturísticas hay dos parques nacionales que reciben una cantidad significativa de turismo nacional e internacional; el Parque Nacional Tortuguero localizado en el cantón Pococí y el Parque Nacional Cahuita en el cantón Talamanca.

2.10.5. Territorios Indígenas

Los territorios indígenas localizados en la REGIÓN CARIBE, independientemente de la importancia por su valor socio-cultural, son espacios importantes para la conservación de la biodiversidad, suman 146,820 has., cantidad que representa un 16% del territorio total de la REGIÓN CARIBE, según se muestra en la figura 45. Estos se ubican en el sector suroeste de la región, específicamente en los cantones de Matina, Limón y Talamanca, siendo este último cantón el de mayor cantidad de territorio indígena, con el 29%.



Al igual que las áreas protegidas, los territorios indígenas juegan un rol muy importante para la conservación de la biodiversidad, la protección del recurso hídrico, y son potencialmente sitios para el desarrollo de actividades ecoturísticas, con el valor agregado de la perspectiva étnica.

2.10.6. Corredores biológicos oficiales

La presencia de áreas protegidas no es suficiente para asegurar la conservación de la biodiversidad, en el tanto muchas especies necesitan desplazarse altitudinal y longitudinalmente, de modo que el país ha establecido una política nacional de Corredores Biológicos para darle viabilidad a los ecosistemas protegidos en las áreas. En la región se ha propuesto la gestión de cinco de ellos (Acuíferos, Colorado-Tortuguero, Tortuguero-Moín, Cordilleras Volcánica Central-Talamanca y Talamanca Caribe)

2.10.7. Designaciones internacionales

En el contexto mundial existen varias designaciones internacionales o reconocimientos que se le otorgan a espacios geográficos por su valor sobresaliente de recursos naturales y/o culturales; al respecto la REGIÓN CARIBE posee varias áreas protegidas con estos reconocimientos (las Reservas de la Biósfera La Amistad y Cordillera Volcánica Central y los humedales -categoría Ramsar- Gandoca-Manzanillo, Caribe-Noreste y Turberas de Talamanca), situación que pone a la región y al país en el mapa mundial de la conservación de la biodiversidad.

2.10.8. Corredor para aves migratorias en Costa Rica

Según el Informe sobre Aves Migratorias en las Áreas Importantes para las Aves en Costa Rica (Fundación para la Gestión Ambiental Participativa y Unión de Ornítólogos de Costa Rica, 2007), se considera una extensa zona en la vertiente Caribe del país, como de gran importancia para la migración de aves. Se considera que Costa Rica funciona como un gran “embudo” por donde se canaliza el grueso de la migración desde Norte América hacia el Sur. La parte más ancha del embudo comprende desde Maleku-Caño Negro al oeste hasta la desembocadura del río San Juan en el mar Caribe. La parte más estrecha del “embudo” corresponde a Keköldi, prácticamente en la frontera de Panamá. Este corredor es la ruta más importante del país, para aves migratorias neotropicales tanto para la migración otoñal como primaveral, aquí pasan millones de ejemplares de diferentes especies.

2.10.9. Sitios prioritarios para conservación

El estudio Análisis de Vacíos en la Representatividad e Integridad de la Biodiversidad Terrestre (SINAC, 2007), indica que existen sitios importantes para conservar biodiversidad en los siguientes sitios de la región (alrededores de la Zona Protectora Cuenca del Río Banano, de la ZP Acuíferos Pococí-Guácimo y del RNVS Barra del Colorado (REBACO), los humedales localizados en los límites del Parque Nacional Tortuguero y los sectores marinos entre el PN Tortuguero y el RNVS Barra del Colorado.

2.10.10. Amenazas naturales

En general toda la REGIÓN CARIBE es sujeta de amenazas naturales, principalmente las hidrometeorológicas y geológicas (sísmicas y deslizamientos de suelos). Las zonas de mayor riesgo se localizan en las partes bajas y medias de las cuencas de los ríos donde se localiza la mayoría de la población de la región.

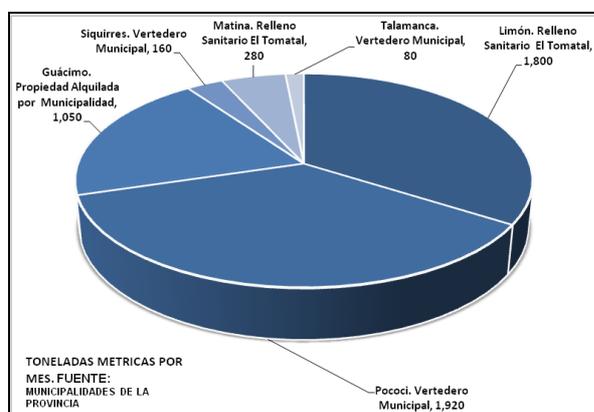
La REGIÓN CARIBE se localiza dentro de una zona sísmica caracterizada por la presencia de importantes fallas, las cuales en diversas ocasiones han generado eventos sísmicos de importancia como ocurrió el 22 de abril de 1991 (Terremoto de Limón); su epicentro se localizó al sur del cantón con una magnitud de 7.5 grados.

Por otra parte la región está ubicada en una zona de influencia muy alta, con respecto a sistemas o ciclones tropicales, lo cual quiere decir que aunque no es una zona de impactos directo de huracanes, si es muy susceptible a las influencias indirectas.

Además la CNE ha elaborado un mapa de zonas con potencial de impacto de tsunamis, y la línea costera, desde la zona de Parismina hasta Sixaola, ha sido catalogada con un nivel de susceptibilidad media.

2.10.11. Manejo de desechos y aguas residuales

2.10.11.1. Desechos



Para el caso de la REGIÓN CARIBE, en la figura 46 se puede apreciar el estado de la recolección y los sitios de depósito de desechos. En total se recolectan 5.290 toneladas de desechos al mes en el 2008.

Figura 42. Recolección y Disposición de Desechos en la REGIÓN CARIBE, Según Cantón: 2008. Fuente: municipalidades de la región

Todavía el sector Municipal no logra resolver los problemas de recolección y tratamiento de los residuos sólidos domiciliarios (RSD), siendo esta una deuda pendiente desde más de quince años. La mayoría de las municipalidades están disponiendo sus RSD en botaderos a cielo abierto, vertederos y vertederos semi controlados, no recubiertos, sin protección de aguas freáticas ni control de lixiviados.

2.10.11.2. Aguas residuales

La situación de tratamiento de aguas residuales en la REGIÓN CARIBE es crítica, pues solamente existe un sistema de alcantarillado sanitario en toda la provincia, ubicado en el cantón central de Limón. Predomina el uso de tanques sépticos por un 58% de las viviendas, mientras que el 3% no tiene acceso a ningún sistema de tratamiento, lo que tiene una incidencia en los vectores de las enfermedades, dadas las condiciones calidad de la salud de los cantones.

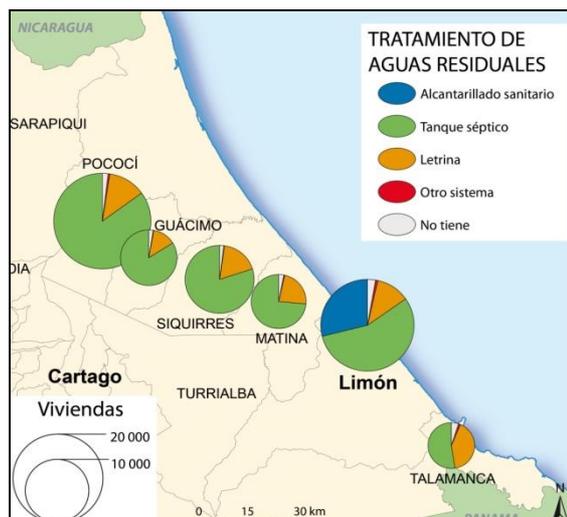


Figura 43. Tratamiento de aguas residuales en la REGIÓN CARIBE. Fuente: ICAA

Por último, de acuerdo con información aportada por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA) y las municipalidades de la región, el servicio de agua potable es suministrado en su totalidad por el ICAA a través de acueductos y ASADAS, ya que no hay acueductos administrados por los gobiernos locales.

2.11. SEGURIDAD CIUDADANA

El actual Plan Nacional de Desarrollo destaca con preocupación los problemas de inseguridad ciudadana en la REGIÓN CARIBE, pues a pesar de que los delitos contra la propiedad se reducen hasta el 71,1%, sin embargo, es la que ostenta la cifra más elevada de delitos contra la vida, que asciende al 10,4%. Tal como se evidencia en las figuras 48 y 49, los problemas de inseguridad ciudadana han venido creciendo en los últimos años en la REGIÓN CARIBE., lo que incide en desarrollo social, calidad de vida, ambiente de negocios, costos de producción, y por ende, en la competitividad regional.

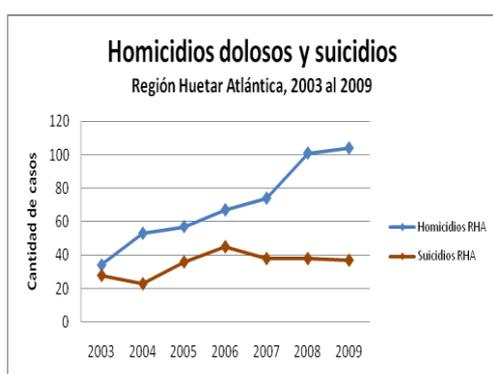


Figura 44. Indicadores de seguridad ciudadana en la REGIÓN CARIBE. Fuente: Anuario de estadísticas Judiciales 2010.



Figura 45. Indicadores de seguridad ciudadana en la REGIÓN CARIBE. Fuente: Poder Judicial, Anuario de estadísticas Judiciales 2010.

La seguridad ciudadana en la REGIÓN CARIBE es una de las mayores preocupaciones expresadas por los asistentes a los talleres de consulta y con el sector empresarial. En primer



lugar se aprecia que el porcentaje de homicidios en la región con respecto al total nacional casi se duplicó (11,3% a 19,8%) en 7 años. La cantidad de casos de violencia doméstica entrados en primera instancia, como se aprecia en la Fig. 49 muestra un leve crecimiento, el cual disminuyó en los últimos 3 años analizados. No sucede lo mismo con los casos penales juveniles entrados en primera instancia, ya que según el poder judicial, estos aumentaron en un alto porcentaje. En términos per cápita, estos datos muestran que la REGIÓN CARIBE se ubica por encima del promedio nacional.

La problemática económica y social, el tipo de actividades productivas, aunado al hecho de tener una costa a mar abierto de más de 170 kilómetros de extensión, favorece las condiciones de inseguridad ciudadana y el trasiego de sustancias prohibidas en la REGIÓN CARIBE. A lo anterior también debe mencionarse la construcción de proyectos de viviendas de interés social en los cantones de Siquirres, Guácimo y Pococí, los cuales generan desempleo y están asociados con bajos niveles de educación de la población.

Conscientes de la problemática de la inseguridad ciudadana, el Ministerio de Seguridad Pública ha aumentado las inversiones y esfuerzos para combatir los problemas. En el año 2010 las inversiones crecieron hasta alcanzar un monto de 1.391 millones de colones, destinadas a infraestructuras, equipos y vehículos. Adicionalmente se invirtió 1.044 millones de colones en nuevas infraestructuras y equipos. Paralelo a esto, se incrementó a más del doble las operaciones policiales extraordinarias dirigidas a aumentar la seguridad ciudadana, mayor presencia policial contra el narcotráfico y delitos contra la propiedad, recuperar espacios públicos, seguridad en zonas comerciales y mantenimiento del orden público. En este mismo año el personal asignado a la REGIÓN CARIBE creció un 22,2% con respecto al 2009 (pasó de 570 a 697 funcionarios). (Informe de Ministerio de Seguridad Pública de REGIÓN CARIBE).

En el servicio nacional de guardacostas y la policía de control de drogas también se realizaron inversiones adicionales en equipos y vehículos y aumento de las operaciones.

3. ANÁLISIS INTEGRADO

3.1. EL CRECIMIENTO POBLACIONAL Y SUS EFECTOS EN LA COMPETITIVIDAD

De acuerdo al crecimiento poblacional proyectado el país tendrá un crecimiento promedio entre 7 y 25%. En la REGIÓN CARIBE se mantendrá un ritmo similar esa media nacional, pero hay distritos muy por debajo de ella (central de Limón, Siquirres y Roxana y Río Blanco, éste último aún mayor, que se da como efecto de la ausencia de fuentes de empleo que retengan una parte de la población.

En cuanto a infraestructura y su impacto en lo poblacional, destaca la condición de las vías de comunicación, cuya ruta 32, la de mayor importancia y uso está congestionada, con alto volumen de tránsito vehicular tanto pesado como liviano, resultando en largos tiempos de desplazamiento hacia el complejo portuario del Caribe, por lo que el uso del tiempo laboral disponible de las personas se ve disminuido.

Los factores citados permiten indicar que los retos más grandes para atender esta situación implica la implementación de una mayor diversificación e innovación productiva en la parte



norte de la provincia y mejorar la capacidad vial y de transporte para facilitar acceso y ampliar oportunidades de mercado laboral intrarregional.

La pirámide poblacional indica la existencia de un amplio segmento poblacional entre los 4 y 15 años unido a un déficit de mujeres entre los 15 y 34 años que requerirá de una atención especial en temas como educación, para poder convertirse en un recurso humano debidamente preparado e insertarse así en el mercado productivo regional, y aprovechar mejor las oportunidades laborales que se presenten.

3.2. COMPETITIVIDAD EN TRANSPORTE Y EXPORTACIÓN.

De los sectores económicos, la agricultura es la que genera más empleo seguido de transporte, turismo, comercio y en menor grado pesca y canteras. La producción agrícola que ocupa mayor área en la región es el banano, seguido por piña, plátano, palmito y palma aceitera.

Es reiterativa la importancia que tiene el sistema vial actual, los tiempos de desplazamiento y las mejoras se planean como un mecanismo que puede dinamizar la relación inter e intrarregional. En lo inter, favorece la posibilidad de ampliar oportunidades laborales, mientras, en lo intra lograr un incremento en la dinámica comercial, laboral y lo social.

Así también se puede inferir que el reto del sector educativo es pensar en una mayor diversificación para generar una amplia oferta dentro del recurso humano de la región y que esto permita desarrollar mayores opciones productivas.

3.3. ANÁLISIS INTEGRADO DEL SECTOR TURÍSTICO

El análisis destaca la capacidad de hospedaje regional y los elementos de atracción y retención de turistas que son principalmente las áreas protegidas, actualmente sub utilizados como también el atractivo socio-cultural. Además de los turistas se puede contar con la afluencia de excursionistas durante la temporada de cruceros que llegan a los puertos

Mejorando los tiempos de desplazamiento en el sistema vial, pueden ampliarse la gama de excursiones en la región, aumentar la estadía, el gasto y el volumen de visitantes.

Asimismo, el turismo es una de las potenciales fuentes de empleo particularmente para las mujeres, dada la gran oferta de servicios que se pueden generar, y como se mencionó en la pirámide poblacional, llama la atención al déficit de mujeres en edades productivas que necesitará formación para poder ser más versátiles tanto en turismo como áreas conexas.

3.4. ANÁLISIS DE COMPETITIVIDAD

La competitividad de la REGIÓN CARIBE está estrechamente vinculada con la capacidad de los sectores y actores de la región para enfrentar el reto del fenómeno de la globalización, de la cual el país y la región caribeña no se pueden abstraer. Para una mejor comprensión de este análisis de desagregan también por cada uno de los elementos que integran la sostenibilidad:

3.4.1. Competitividad social

Existe capacidad de la sociedad de aprender a actuar en forma conjunta y consensuada para la construcción de un proyecto de territorio que nazca de un proceso concertado de todos los actores sociales que permitirán a la REGIÓN CARIBE insertarse de forma competitiva en el mercado mundial. Se posee un volumen de población con características idóneas para el



desarrollo regional, población mayoritariamente, que constituye un potencial real para el desarrollo de actividades sociales y productivas en el mediano y largo plazo. Su tasa de crecimiento es elevada, superando el promedio nacional, una ventaja para los proyectos futuros. Asimismo, esta condición se ve favorecida por una elevada tasa de natalidad infantil. La población de la región se encuentra casi equilibrada entre hombres y mujeres, con un leve superávit de estas últimas en toda la región, lo que da ventajas.

No obstante, esas ventajas contrastan con serias deficiencias para lograr un desarrollo sostenible y equitativo, limitaciones en términos de la calidad de vivienda, acceso a salud, acceso a la educación técnica y profesional, y a una alimentación de calidad, debido a los bajos ingresos.

Para mejorar la competitividad social se requiere del diseño de estrategias de atención de estos problemas sociales, con el fin de crear un ambiente propicio para el desarrollo de actividades productivas, sobre todo en Matina y Talamanca. Pero hay cantones como Limón y Pococí, que concentran la mayor parte de la población de la región, una oferta mayor de servicios sociales, poseen una ventaja competitiva mayor para el aumento y diversificación de estos servicios, de manera que ya cuentan con una plataforma de servicios que les puede posibilidad insertarse en forma competitiva en la producción nacional e internacional.

La diversidad cultural y étnica constituye un atractivo de la REGIÓN CARIBE, y un elemento favorable en la competitividad de la región, sobre todo en función de generar una identidad local y una oferta de productos y servicios únicos para el turismo nacional e internacional, un ingrediente que ninguna otra región del país lo tiene.

Otro aspecto importante en este análisis es que la inseguridad ciudadana se presenta como una limitación para la competitividad regional, ya que las empresas asumen costos adicionales para atender los riesgos asociados a la delincuencia e inseguridad, lo cual las coloca en una situación desventajosa ante sus competidores, así como menores posibilidades de atraer nuevas empresas, porque afecta costos de producción y el ambiente socio-laboral.

Otra variable a considerar es -salvo en Pococí- la debilidad en la capacidad de la sociedad para trabajar de forma concertada, ya que el diagnóstico identificó problemas de coordinación entre instituciones públicas, con gobiernos locales, las empresas y la sociedad civil.

3.4.2. Competitividad económica

La capacidad de producir con el mayor valor agregado, reforzando vinculaciones entre los sectores económicos, que conduzca a la conformación de activos que valoricen el carácter específico de los productos y servicios locales, son factores determinantes para la competitividad económica de la REGIÓN CARIBE. Además de ellos, el diagnóstico identificó ventajas de la región, como la ubicación y cercanía relativa con los principales mercados de destino de las exportaciones nacionales y sus empresas exportadoras poseen costos de transporte menores que las de otras regiones del país, debido a su cercanía con el principal puerto y una ventaja respecto a los riesgos asociados con el cierre de la ruta 32 por fenómenos naturales.

Limón es el cantón de mayor potencial para desarrollo basado en la modernización y expansión de los servicios de transporte internacional y logística, ya que sus puertos trasiegan el 85% de las exportaciones e importaciones nacionales, cuyo dinamismo es evidente en los últimos años. Se abren posibilidades de crecimiento y expansión, no solo para el cantón, sino para todas las poblaciones ubicadas alrededor de la ruta 32, pues es una actividad que permite la participación de empresas costarricenses y genera encadenamientos con empresas locales.



La presencia de ricas tierras agrícolas, la incursión en el mercado exportador de distintos productos, la incipiente diversificación de actividades agropecuarias, y la cercanía de los puertos de exportación, evidencian un alto potencial para el desarrollo de Talamanca, Matina, Siquirres y Guácimo, los cantones más débiles, basado en la diversificación agropecuaria y la agro industrialización, pues tienen presencia de productores agropecuarios, dueños de fincas pequeñas y medianas, que constituyen un punto de partida adecuado.

Los niveles de inversión pública y privada en infraestructura para el desarrollo de la región, constituyen una enorme ventaja para el diseño y ejecución de planes y estrategias de competitividad regional, pero se requiere tomar medidas previas para garantizar el desarrollo:

- i) diseños de proyectos deben responder a las condiciones y características de la región;
- ii) procesos de contratación con posibilidades para la participación de empresas nacionales, tanto desarrolladores como proveedores de bienes y servicios;
- iii) los proyectos deben priorizar la contratación de recursos humanos de la región;
- iv) para suplir necesidades futuras de recursos humanos, las instituciones públicas y privadas de capacitación, formación y entrenamiento, deben diseñar desde ahora una oferta curricular acorde con esas necesidades;
- v) la planificación de los proyectos debe contemplar la provisión de servicios complementarios -como vivienda, recreación, salud y otras- y vi) en los casos de la participación de mano de obra internacional en los proyectos se deben diseñar mecanismos que favorezcan el aprendizaje de los trabajadores nacionales.

Los productores agropecuarios presentan una inserción incipiente en el mercado internacional, a través de la exportación de productos como raíces y tubérculos, algunas frutas, palmito, culantro coyote, plátano y banano orgánico, entre otros, de modo que esa experiencia acumulada, la inversión en estas actividades y el conocimiento del mercado externo constituyen una ventaja competitiva para ellos. Una mayor diversificación productiva, un mayor valor agregado como agroindustria, una participación más agresiva en los beneficios del mercado externo y un mayor volumen de comercio, constituyen retos para este sector.

En cuanto a sinergias vale la pena destacar el fuerte vínculo entre turismo y ambiente (la mayoría de los atractivos son naturales), con el transporte (el turismo requiere de desplazamientos), con la participación de los jóvenes (importantes contingentes de este segmento de población que busca oportunidades en turismo) y las mujeres (que constituyen un porcentaje importante de la fuerza laboral en hoteles y restaurantes), todo en un marco en el cual la educación especializada y técnica turística juega un papel relevante, con el apoyo de las instituciones de educación y capacitación técnica que funcionan -tanto públicas como privadas.

Los cantones de Limón, Talamanca y Pococí cuentan con atractivos naturales, infraestructuras (muelles para cruceros, hoteles, restaurantes), rasgos étnicos y culturales, todo lo cual constituye ventajas competitivas para impulsar el desarrollo turístico; Siquirres es un cantón por explotar más en lo turístico, así como Matina y Guácimo con su potencial en turismo rural y agroecoturismo.

Como se ha percibido, Pococí y Limón presentan un alto potencial para el crecimiento empresarial, basado en los servicios, el comercio y la industria, cuentan con empresas de este tipo y una plataforma de servicios adecuada, no obstante, debe resolver problemas de inseguridad ciudadana y ambos de calificación del recurso humano. La estrategia de atracción



empresarial debe basarse en la instalación y operación de empresas de valor agregado, que permitan aumentar los ingresos promedio de la región y con ello el mejoramiento en la calidad de vida de la población.

3.4.3. Competitividad ambiental

Se enfoca en la capacidad de todos para valorizar su entorno, reconociéndolo como un elemento distintivo y garantizando al mismo tiempo la conservación y la renovación de los recursos naturales y patrimoniales, identificándose muchas ventajas de la región como punto de partida para aumentar la competitividad, dado el potencial para su desarrollo territorial competitivo, aprovechando de forma sostenible la biodiversidad protegida principalmente en las áreas silvestres protegidas y en los territorios indígenas. De los servicios ecosistémicos de la biodiversidad es de resaltar el recurso hídrico, ya sea para el consumo humano, industrial y agropecuario, con capacidad incluso de darle a otras regiones del país.

Ya se ha mencionado antes que la belleza escénica y la diversidad de atractivos naturales de la REGIÓN CARIBE, para las actividades de recreación y turismo, pueden ser más aprovechados para su desarrollo socioeconómico, siempre que sea basado en una actividad turística de bajo impacto ambiental, con amplia participación de la micros y pequeñas empresas y con encadenamientos con otras actividades económicas (ejemplos de este tipo de desarrollo turístico que pueden potenciarse, como el cercano a los parques nacionales Tortuguero y Cahuita y el RNVS Gandoca-Manzanillo).

No hay que dejar de lado otros servicios ecosistémicos, como son los de polinización y de regulación de la calidad del aire, del clima, de plagas y enfermedades, de los riesgos por desastres naturales, entre otros). Adicionalmente mencionar servicios de aprovisionamiento, como los de alimentos, fibras (madera, leña), recursos genéticos, productos bioquímicos, medicinas naturales y productos farmacéuticos; éstos últimos cuatro con gran potencial.

Por último, el aporte que hace la región en el tema ambiental para el posicionamiento del país en liderazgo internacional, tanto con la actividad turística y como en conservación, lo que hace al país más competitivo comparativamente con otros de la región latinoamericana.

3.4.4. Competitividad global

Alude a la perspectiva global, donde se destaca la situación del territorio en comparación con otros, para construir un proyecto de mayor competitividad, en comparación con otras regiones y con el país, y también como producto de factores internos y externos, por lo cual este tema es abordado metodológicamente de la siguiente manera:

3.4.4.1. La competitividad de Costa Rica.

Según el reporte 2010 del Índice de Competitividad Global (ICG) del Foro Económico Mundial (FEM), Costa Rica se ubica en el lugar número 56 del mundo, por encima de la mayoría de los países de América Latina, con un índice de competitividad global de 4,31 (el primer lugar lo tiene Suiza con 5,63; y en la región latinoamericana y del Caribe solo es superado por Panamá, Puerto Rico y Chile).

Los requerimientos básicos constituyen la principal ventaja del país, mientras que las mayores debilidades se ubican en los ejes de innovación y sofisticación.

3.4.4.2. La competitividad de los cantones de la REGIÓN CARIBE.

El Observatorio del Desarrollo, y la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) aplican un instrumento a partir de 2008 para elaborar un Índice de Competitividad Cantonal, utilizando información generada por distintas instituciones del país y bajo la metodología del ÍCG del FEM. Desde el punto de vista conceptual, esta metodología se centra en la existencia de condiciones para el desarrollo empresarial exitoso.

La construcción de este índice permite realizar un orden jerárquico entre todos los cantones de acuerdo con el desempeño que cada uno posee en los siguientes pilares: económico, clima empresarial, gobierno, laboral, infraestructura, ambiental, innovación y calidad de vida.

La figura 53 muestra los índices de competitividad de los cantones de la REGIÓN CARIBE, mostrando una posición regular, ya que se ubican en la mitad superior (primeros 41 lugares), a excepción de Guácimo que se aleja un poco, siendo Limón el más fuerte.

Los factores que inciden positivamente son los aspectos ambientales debido a la presencia de recursos naturales y zonas protegidas, los aspectos económicos -se mide el valor de las exportaciones por cantón (mercado externo)-, y el gasto municipal; los que inciden negativamente son la calidad de vida, que incluye aspectos como la salud, la esperanza de vida, las defunciones infantiles, la seguridad ciudadana y la presencia de enfermedades, pesando mucho y los ubican en los últimos lugares a nivel nacional. También afectan los pilares de infraestructura y de gobierno, donde la región muestra debilidades significativas.

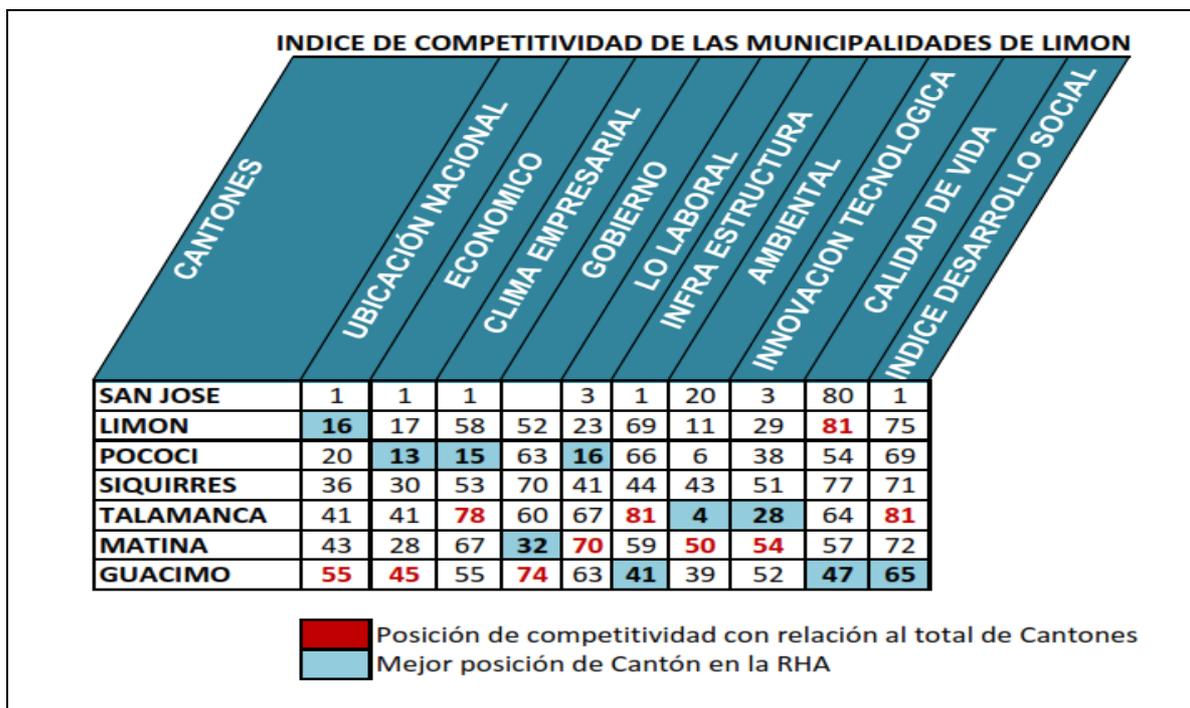


Figura 46. Grado de Competitividad de los Municipios. Fuente PROCOMER, 2009

Vale destacar que estos índices son coincidentes con los resultados del diagnóstico y las consultas realizadas durante el proceso de formulación de este plan, de modo tal que constituye un gran reto en todos los gobiernos locales, de reformular sus estrategias en aras de crear las condiciones y las acciones que orienten su quehacer a ser más competitivos.



3.4.4.3. Competitividad de la región en conjunto.

La posición geográfica estratégica en primer lugar de Costa Rica y en segundo de la REGIÓN CARIBE, con respecto a la cercanía a los grandes mercados consumidores del mundo, se constituye en factor de competitividad de suma importancia. Nuestro principal mercado para exportaciones es América del Norte (NAFTA), igualmente lo es de las importaciones. Se suma a la cercanía del mercado el alto poder adquisitivo de la población (sobre en USA y Canadá) y a la larga trayectoria de buenas relaciones comerciales; el segundo lugar de destino es América Central, seguido de la Unión Europea. Resumiendo, la REGIÓN CARIBE es estratégica porque: a) es la puerta de entrada y salida de las importaciones y exportaciones; b) se ubica relativamente cerca del principal mercado consumidor del mundo: América del Norte; c) las empresas exportadoras ubicadas en la REGIÓN CARIBE poseen costos menores de transporte y acceso a sus mercados de destino, que las ubicadas en otros sitios del país; d) las empresas cuyos bienes producidos poseen un alto componente importado, reducen sus costos cuando se ubican en la REGIÓN CARIBE y e) América del Norte, Central y el Caribe sumaron el 65% de las exportaciones de Costa Rica del 2010. Comparada con el resto del país, la REGIÓN CARIBE está más cerca de ellos que ninguna otra región, lo cual se constituye en una ventaja competitiva.

3.5. ANÁLISIS DE FORTALEZAS, OPORTUNIDADES, DEBILIDADES Y AMENAZAS DE LA REGIÓN CARIBE

Partiendo del diagnóstico y los talleres de consulta, se logró realizar un análisis FODA de la REGIÓN CARIBE, el cual constituye un elemento fundamental para la construcción del plan de competitividad. Al análisis de competitividad evidencia que la región. Se evidencia que la REGIÓN CARIBE posee muchas fortalezas ya que cuenta con una población joven y creciente, cuenta con tierras fértiles, posee una ubicación estratégica para el comercio internacional, puertos de gran importancia, destinos turísticos de alta calidad, recursos naturales y biodiversidad valiosos. Además la región posee una identidad étnica y cultural de gran valor, un recurso hídrico abundante y de calidad y en los temas de ambiente la calificación de la región es mejor, pero también presenta debilidades fuertes con relación a la calidad de vida de la población, infraestructuras, gestión de gobiernos locales, educación; debilidades moderadas en clima empresarial, innovación y tecnología, así como lo laboral.

3.5.1. Fortalezas

- Una población joven, en los rangos de edades entre 12 a 14 años y alrededor de los 30 años, lo cual constituye un alto potencial
- Pococí y Limón cuentan con presencia de empresas formales, que incluye mipymes y grandes empresas; esto genera un ambiente adecuado para los negocios.
- Tierras fértiles, adecuadas para el desarrollo agropecuario y potencialmente para la diversificación productiva.
- La mayor parte de las actividades agropecuarias de los cantones limonenses se han introducido con éxito en el mercado externo.
- Las empresas regionales ligadas al mercado exterior poseen ventaja competitiva; con costos de importación/exportación menores debido a lo cercano de los puertos.
- La REGIÓN CARIBE cuenta con los principales muelles de exportación e importación del país (80% a 90% del comercio exterior), ubicados en Limón y Moín.
- Los puertos de la región se ubican relativamente cerca del NAFTA, principal mercado consumidor mundial, lo que permite costos bajos de exportación.



- Buena presencia de mipymes, en actividades de turismo, comercio, servicios, y pequeños productores agropecuarios, lo cual constituye una ventaja para la creación de encadenamientos productivos y la democratización económica.
 - Una gran riqueza cultural que se deriva de una variedad de grupos étnicos.
 - Alto porcentaje de la población bilingüe (español-inglés).
 - Indígenas ubicados en territorios de su propiedad, con accesibilidad directa y buena estructura organizativa.
 - Pueblos indígenas dominan mecanismos que hacen reaccionar al Estado hacia la atención de sus necesidades (aunque no con la constancia y celeridad requerida)
 - Una creciente disponibilidad de profesionales de origen indígena que regresan a sus territorios a ejercer su profesión.
 - La región cuenta con uno de los principales centros de formación superior universitaria del trópico húmedo (la EARTH, en Guácimo).
 - Excelentes áreas protegidas, ríos y canales que favorecen el desarrollo de la actividad turística, siendo la región con mayor porcentaje de áreas protegidas.
 - Los puertos de la región reciben la mayor cantidad de excursionistas de cruceros.
-
- Gran variedad de atractivos, principalmente naturales, favorece la calidad de la observación de especies de flora y fauna.
 - Muy buenas playas para el disfrute de visitantes del segmento de sol-mar-playa.
 - Buena temporada de pesca turística y deportiva.
 - Imagen turística costera bien posicionada con el uso de la marca *Caribe*.
 - Modelo turístico costero más sostenible en esta región que en las otras.
 - El territorio de la región está dedicado a la conservación de la biodiversidad.
 - Las principales zonas de recarga acuífera se encuentran protegidas legalmente.
 - Algunas áreas protegidas poseen reconocimientos internacionales: sitios de patrimonio mundial, reservas de biosfera y humedales de importancia internacional.
 - Alta diversidad biológica por la variedad de microclimas.
 - La región cuenta con uno de los sitios de importancia a nivel mundial para el desove de la tortuga verde (Tortuguero).
 - Los muelles de Limón y Moín se ubican en una zona de menor riesgo de huracanes, en comparación con otros lugares del Caribe y del Atlántico.
 - El proyecto Hidroeléctrico Reventazón en los próximos años, aumentará la oferta energética y las posibilidades de instalar empresas modernas.
 - Presencia de dos oficinas regionales del Instituto Costarricense de Turismo
 - Sector Empresarial Turístico organizado y dinámico.
 - En la región funcionan sedes del INA, 4 universidades nacionales, al menos 12 universidades privadas, para universitarias, CUN, como continuidad para la formación técnica y superior del recurso humano.

3.5.2. Oportunidades

Las oportunidades de la región aluden a transformaciones del contexto internacional que incidirán positivamente sobre la región, como los tratados y acuerdos comerciales, el crecimiento del turismo, la demanda de recursos hídricos y sobre todo las elevadas inversiones que se realizarán en los próximos años. A continuación el detalle.

- La firma de tratados y convenios de libre comercio tienden a dinamizar el mercado externo y con ello las actividades portuarias.
- La región proyecta en los siguientes años una elevada inversión pública y privada en infraestructuras para el desarrollo.



- Relativa cercanía al Valle Central y Zona Norte en términos de mercado turístico.
- Incremento en la participación del circuito de cruceros del Caribe.
- Crecimiento turístico mundial, según la Organización Mundial del Turismo.
- Reconocimientos que otorgan organismos internacionales para sitios de importancia mundial por sus valores naturales y culturales.
- Cooperación internacional para la conservación de la biodiversidad: ONG, Cooperación Multilateral, Bilateral.
- Demanda creciente de recursos hídricos principalmente para consumo humano por parte de otras regiones del país.
- Proyectos y programas en proceso, debidamente financiados con empréstitos externos (programa binacional Costa Rica Panamá Cuenca del Sixaola y proyecto Limón Ciudad Puerto).

3.4.3. Debilidades

Las debilidades de la región son amplias y se ubican en temas de escaso desarrollo y diversificación de las actividades productivas, limitado valor agregado de la producción agropecuaria, reducida capacidad técnica y profesional del recurso humano, pobreza, problemas de seguridad ciudadana, mal manejo de desechos y problemas de gestión institucional. El detalle de las debilidades se presenta en el siguiente cuadro.

- Baja presencia de empresas modernas de alta tecnología y servicios especializados.
 - Las principales fuentes generadoras de empleo son las empresas agrícolas que demandan trabajo no especializado y de poca calidad.
 - La economía regional no está diversificada.
 - La mayor parte de las exportaciones de la región, son de bajo valor agregado, de capital externo a la región y con pocos encadenamientos productivos.
 - La REGIÓN CARIBE posee altos índices de pobreza, limitado acceso a servicios de seguridad social y deficiencias en la calidad de las viviendas.
 - El desarrollo institucional es limitado.
 - Existe alta migración de los profesionales y técnicos de la REGIÓN CARIBE hacia el Valle Central.
 - Escasez de mano de obra calificada, lo cual desincentiva la inversión productiva y la creación de empresas.
 - La inseguridad ciudadana en la región genera un aumento de los costos de producción de las empresas y desmotiva la atracción de nuevas empresas.
 - La inseguridad ciudadana de la región provoca un ambiente social inestable y lesiona la calidad de vida de las personas.
 - La región no cuenta con suficientes estructuras organizativas y de participación.
 - Las instituciones públicas trabajan de forma descoordinada y carecen de información adecuada para la toma de decisiones.
 - Localidades turísticas con deficientes servicios.
 - Poca mantenimiento a vías de comunicación: carreteras y canales.
 - Nula interconexión turística con la zona fronteriza norte.
 - Subutilización del ferrocarril.
 - Excesivos trámites y procedimientos para la realización de actividades de desarrollo.
 - Poca capacitación y educación técnica turística.
 - El territorio dedicado a la conservación de la biodiversidad es bajo.
 - No hay programas de manejo y disposición de desechos sólidos y líquidos.
- Por su configuración de relieve, precipitación y suelos, todos los cantones son vulnerables a las amenazas hidro-meteorológicas.



- Explotación descontrolada de ríos para la extracción de arena y piedra.
- Las municipalidades no cuentan con capacidad en el tema de gestión ambiental.
- Patrimonio natural del estado con importantes invasiones de precaristas.
- Contaminación generalizada por desechos sólidos y líquidos.
- Conflictos laborales portuarios afectan la actividad productiva.

3.4.4. Amenazas

Las amenazas de la REGIÓN CARIBE son pocas y se refieren al tema de una imagen externa deteriorada por problemas de inseguridad ciudadana, la presencia de fenómenos naturales, la competencia portuaria en Panamá y la incidencia del cambio climático. A continuación se detallan.

- La imagen de la región se ha deteriorado producto de la inseguridad ciudadana.
- Incidencia de los fenómenos naturales y climatológicos sobre la región.
- Cambio en los mercados internacionales del banano y la piña.
- Delincuencia y narcotráfico internacional.
- Calentamiento global que afecta la biodiversidad.
- Demanda de recursos hídricos por otras regiones del país.
- Desarrollo portuario creciente en Panamá.
- Introducción de especies exóticas.
- Niveles de desempleo en la región superan el promedio nacional del 8%.

4. RETOS, VISIÓN Y MISIÓN DE LA REGIÓN CARIBE

Con base en la metodología seguida en el proceso de formulación del plan, y de acuerdo con los resultados del diagnóstico de la REGIÓN CARIBE, se realizaron talleres de consulta con diferentes actores y sectores interesados, lo que permitió definir una serie de retos que deberá superar la región para lograr el desarrollo sostenible y mejorar la competitividad de cara al futuro. Los retos se enuncian según los ejes de la sostenibilidad, vinculándolos con las distintas visiones o imágenes de futuro construidas por los actores locales.

4.1. RETOS BASADOS PRIMORDIALMENTE EN FACTORES ECONÓMICOS

- Crear las condiciones para el desarrollo de las exportaciones más importantes (reforzado por las importaciones) para mejorar la economía del país, así como para el desarrollo de la región.
- Simplificar los trámites y procedimientos públicos para mejorar el clima de negocio.
- Reconocer a la REGIÓN CARIBE en el ámbito nacional e internacional con una imagen turística propia relacionada con el concepto Caribe Costarricense.
- Desarrollar fuertes “clusters” en la economía regional, considerando los sectores de agricultura, turismo, transportes, comercio, industria y otros sectores.



- Tomar más ventajas de las posibilidades de sinergias entre “clusters”. Hasta ahora los diferentes “agrupaciones existentes no han generado las condiciones de sinergia y cooperación estratégica entre ellos que permitan la consolidación de “cluster” en la región y el País-
- Diversificar e innovar el sector agrícola ya que la agricultura es desde varias décadas atrás una de las actividades más importantes de la región
- Crear una actividad agro -industrial más diversificada y de mayor valor agregado para la producción local, que integrada con el fortalecimiento de la educación, pueda crear posibilidades de empleo para las mujeres en la región.
- Desarrollar un mayor valor agregado en la producción de bienes y servicios de la REGIÓN CARIBE.
- Diversificar y mejorar la producción de bienes y servicios de la REGIÓN CARIBE, en especial los provenientes de micro, pequeñas y medianas empresas.
- Aumentar el empleo y la calidad del mismo en los distintos cantones, con prioridad en las mujeres y los jóvenes.
- Aumentar el acceso del turismo a los mercados extranjeros y hacia el Valle Central, ya que tiene muchas posibilidades de desarrollo en la región
- El desarrollo del turismo en la Región Huetar Atlántica esta basado en la diversidad de sus recursos naturales, pero se ve gravemente obstaculizado por los problemas de vías de acceso y transporte deficientes.
- Mejorar las posibilidades de los desplazamientos entre los diferentes distritos y cantones es importante para un mercado de trabajo más sostenible, de lo contrario los actuales desequilibrios existentes seguirán vigentes e impedirán el desarrollo económico y el equilibrio poblacional.
- Los puertos de la costa Caribe de Costa Rica por su importancia, deben de especializarse de acuerdo con el actual proceso de Modernización Portuaria, donde en el Puerto de Moín se maneje la carga y Puerto Limón se convierta en un puerto turístico.
- El desafío de modernización de los puertos tiene estrecha relación el reto de mejorar el entorno de la Ciudad de puerto Limón y de esta manera convertir el Puerto de Limón en un “hub” o punto de intercambio o centro de distribución de tráfico de personas y mercancías; para el sistema turístico.
- En el sistema de carreteras no sólo se requiere mejorar su capacidad, también debe procurarse carreteras que permitan la integración para acortar el tiempo de viaje, para mejorar la economía de los fletes de transporte y mitigar los impactos ambientales.
- Hoy en día, aunado al problema de la red de carreteras muy congestionadas, la limitada capacidad y las limitadas posibilidades de eficiencia en los puertos, se agrega la falta de un verdadero aeropuerto internacional que limita economía la expansión de la nacional y de la región
- Se requiere un sistema ferroviario moderno, en el largo plazo, para mejorar las posibilidades de transporte sostenible y para aumentar las interacciones tanto de carga como de pasajeros.



- Crear los mecanismos necesarios para generar inversión sostenible en la región.

4.2. RETOS BASADOS PRIMORDIALMENTE EN FACTORES SOCIALES

- Aumentar el nivel de educación técnica, profesional e instaurar centros de investigación, para un desarrollo de largo plazo dirigido a tener una región dinámica y próspera.
- Equilibrar la población de hombres y mujeres con el fin de resolver el déficit de las mujeres en la región en forma integral en la mayoría de los distritos de la región.
- Mejorar las condiciones de vida de los jóvenes en materia de educación, posibilidades de trabajo y la calidad de vida.
- Mejorar las posibilidades de los inmigrantes a integrarse en la sociedad y en el desarrollo social y económico de la región.
- Mejorar la seguridad de las personas que viven en la región y también para los visitantes.
- Mejorar la calidad de vida y las posibilidades de participación en la sociedad y en el desarrollo económico de la región para los pueblos indígenas.
- Visibilizar el aporte de los grupos étnicos al desarrollo de la región y el país.
- Reducir el índice de pobreza en la región Huetar Atlántica.
- Mejorar los indicadores de la salud y de vivienda en los diferentes cantones.
- Potenciar el deporte y la cultura de la REGIÓN CARIBE, para convertirlos en motor del desarrollo regional

4.3. RETOS BASADOS PRIMORDIALMENTE EN LOS FACTORES AMBIENTALES

- Dar prioridad al medio ambiente en el desarrollo regional.
- Mantener la integridad ecológica de la parte baja de la Región Huetar Atlántica, dado que la mayoría de las actividades productivas se localizan en esta zona; especialmente las áreas donde existen actividades económicas del banano y la piña.
- Disminuir la vulnerabilidad por las amenazas hidro-meteorológicas (principalmente en inundaciones), que impactan de forma negativa las actividades productivas, la infraestructura y la sociedad en general; inclusive, impactando la misma economía nacional.
- Manejar integralmente los desechos sólidos y líquidos que se producen en la Región.
- Desarrollar capacidad de gestión ambiental en las Municipalidades de la Región Huetar Atlántica.
- Desarrollar una cultura ambiental en la Región Huetar Atlántica con respecto a las prácticas amigables con el ambiente (Empresa privada, Sector Público, Sociedad Civil).



- Poner en perspectiva el valor económico de los servicios eco-sistémicos de la biodiversidad de la Región Huetar Atlántica, para el desarrollo del país.
- Aumentar los esfuerzos por conservar la diversidad biológica y los ecosistemas naturales de la región de forma que refuercen su resistencia al cambio climático y garanticen un uso sostenible a largo plazo.

4.4. RETOS BASADOS EN FACTORES GLOBALES

El desafío nacional y regional está en la generación de condiciones que permitan al país competir para adaptarse a un mercado cambiante. Costa Rica enfrenta en los escenarios de regionalización la necesidad de contar con infraestructura adecuada para el mejor desempeño en los mercados; aumentar los niveles de educación y reducir la burocratización que limita la inversión; así como conservar y hacer un uso sostenible de sus recursos naturales.

La REGIÓN CARIBE dentro de esta estrategia de competitividad nacional, se convierte en un factor determinante. Desde este enfoque, los puertos de la REGIÓN CARIBE tienen una incidencia extraterritorial, cuya modernización y desempeño influye en las condiciones de competitividad nacional.

Los retos propuestos son:

- Transformar los puertos de la REGIÓN CARIBE en repuesta a la especialización de la demanda nacional e internacional.
- Mejorar la imagen de la REGIÓN CARIBE para la atracción de inversiones.
- Modernizar el sistema de Interconexión con las demás regiones del país y las zonas fronterizas.
- Adaptar el desarrollo a los efectos del cambio climático y cambio global.
- Internacionalizar productos y servicios de la oferta regional.
- Aprovechar y crear las condiciones para operar el aeropuerto internacional de Limón

4.5. VISIÓN Y MISIÓN REGIONAL

4.5.1. Visión

VISION

Ser una de las regiones más competitivas del País al 2022+; que fomente una mayor interacción regional e intrarregional; favorezca la producción e innovación, mejore las condiciones para la exportación; propicie el equilibrio poblacional y laboral; promueva altos índices de educación, salud y seguridad; considerando como base del desarrollo su diversidad cultural y la sostenibilidad ambiental. La participación público-privada será el fundamento para la transformación y toma de decisiones regionales.



4.5.2. Misión para la Región Caribe.

MISION

El Plan será un instrumento para la mejora competitiva, comprometida con la sostenibilidad ambiental; impulsará la capacidad innovadora en las empresas; favorecerá el establecimiento de interrelaciones sectoriales, territoriales, tecnológicas e innovación y favorecerá al factor humano para alcanzar sinergias que permitan adaptarse a los mercados cambiantes, competitivos y globalizados.

El Plan Regional de Competitividad de la Región del Caribe, es la guía para la transformación competitiva de la Provincia de Limón, considerando las ventajas competitivas existentes y la posición estratégica para el mercado nacional e internacional.

5. Programas y Proyectos incluidos en el Plan de Competitividad

Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto estimado (US \$ millones.)	Localización por cantón
Fortalecimiento de los sectores estratégicos productivos	Programa de desarrollo turístico regional	<ul style="list-style-type: none"> Limón Home Port 	ICT, MOPT, JAPDEVA, Municipalidad de Limón, Procomer, MIC	10.0	Limón
		<ul style="list-style-type: none"> Proyecto de comercialización para pymes turísticas RHA 	ICT, JAPDEVA, Procomer, Operadores Turísticos, Municipalidades, Cámaras de Turismo, MEIC	1.0	Toda la provincia
		<ul style="list-style-type: none"> Asistencia técnica para pymes turísticas 	ICT, MEIC, JAPDEVA, PROCOMER, INA, CUNLIMON, U.C.R, UNED	1.0	Toda la provincia
		<ul style="list-style-type: none"> Plan Maestro de Cruceros 	ICT, MEIC, JAPDEVA, MOPT, Proyecto Ciudad Puerto	1.0	Limón
		<ul style="list-style-type: none"> 			
	Programa de desarrollo turístico regional	Proyecto de integración del mercado turístico fronterizo (Rutas Turística del Agua y del Coral)	ICT, IPAT, INTUR, Cámaras, JAPDEVA, Municipalidades	3.4	Toda la Provincia
		Red de Ecoturismo Comunitario en Talamanca	ICT, MAG, MINAET, CONAI, grupos organizados, JAPDEVA, Municipalidad de Talamanca, IMAS, DINADECO	0.20	Talamanca
	Programa investigación y desarrollo productivo regional	Investigación y diseño de productos agroindustriales	INTA; CITA, CATIE, UCR, EARTH	0.20	Toda la Región
		Transferencia tecnológica y capacitación agroindustrial	INTA, MAG, CNP, CITA, INA, JAPDEVA, Municipalidades	0.30	Toda Región
		Desarrollo de mercados para productos agroindustriales	CNP, ITCR, CATIE, JAPDEVA, CITA, Municipalidades	0.50	Toda Región
Programa de desarrollo agropecuario regional	Proyecto de encadenamientos productivos entre pequeños productores y grandes productores	MAG, CNP, JAPDEVA, PROCOMER., IDA, BANCA DE DESARROLLO (MEIC)	0.60	Toda Región	
	Fortalecimiento de la capacidad de gestión empresarial en la Zona de Sixaola (Proyecto Binacional de la Cuenca Costa Rica – Panamá)	MAG, CONAI, JAPDEVA, MINAET, Municipalidad de Talamanca, Instituciones de apoyo: IDA, CNP, PROCOMER, ICT	12.0	Talamanca	
Programa de desarrollo agroindustrial regional	Diversificación productiva en Sixaola (Proyecto Binacional- río Sixaola)	Proyecto Binacional Sixaola, MAG, CONAI, JAPDEVA, MINAET; Municipalidad de Talamanca	0.50	Talamanca	
	Diversificación productiva a nivel regional, mediante la creación de valor agregado a la producción	MAG, CNP, IDA, CONAI, JAPDEVA	0.50	Toda la región	
		CITA e INTA de la UCR, UNA, IDA, SENARA, CATIE, INA, MICIT, PROCOMER, Municipalidades	0.50		

		Campo ferial de Limón	CNP, Municipalidad de Limón, IMAS		Limón
		Diversificación agropecuaria mediante la construcción de infraestructuras de drenajes	IDA, MAG, SENARA, JAPDEVA		Toda la región
	Programa de desarrollo agropecuario regional	Capacitación y asistencia técnica agropecuaria regional	MAG, CNP, IDA, JAPDEVA,	0.60	Toda la región
		Redes de comercialización rural	MEIC, PROCOMER, MAG, CNP, JAPDEVA, Municipalidades	0.30	Toda la región
	Programa de investigación y desarrollo productivo regional	Proyecto de instalación de una Planta de Biodiesel	JAPDEVA, Cámaras empresariales, Municipalidades, IFAM, empresarios, Universidades, AyA, MINAET, SENARA, MAG, RECOPE, IDA	7.0	Matina
		Atracción de inversiones innovadoras	CINDE, COMEX, PROCOMER, JAPDEVA, Municipalidades,	2.0	Toda la Región
	Programa de Modernización del Complejo Portuario Limón-Moín	Investigación de mercados para la facilitar la exportación de pequeños y medianos empresarios	COMEX, PROMOCER, MEIC, CINDE, Municipalidades, Camara de empresarios y productores.	0.30	Toda la región
		Adquisición de equipos portuarios	JAPDEVA, MOPT, empresa privada	203.0	Toda la región
		Proyectos de construcción y mantenimiento de las instalaciones portuarias	JAPDEVA, MOPT	2.0	
		Proyecto Marina de Limón II etapa	JAPDEVA, MOPT	2.0	Limón
	Introducción de proyectos logísticos integrados	JAPDEVA, empresa privada, MEIC, COMEX, PROCOMER, Cámara de exportadores	4.0	Limón	
	Proyecto de Seguridad Portuaria integrada	JAPDEVA, MOPT, empresa privada	4.0	Limón	
					Limón
	Programa para la promoción de los Clúster	Centro de información empresarial para la pequeña y mediana empresas.	MEIC, Municipalidades, ITCR, JAPDEVA, INA, CINDE, PROCOMER, Universidades, Centros Para-universitarios, IMAS, MTSS	0.20	Toda la región
		Capacitación y acompañamiento para las alianzas estratégicas entre empresarios turísticos, agropecuarios, agroindustriales y de transporte para la comercialización y/o la exportación	MEIC, PROMOCER, CINDE, JAPDEVA, MAG, ICT, MOPT, INA, Municipalidades, Cámara de empresarios, Cámara de exportadores, IMAS	0.60	Toda la región



	Programa para la promoción de los Clúster	Proyecto de estructuración y articulación de Clúster:	MEIC, COMEX, MAG, ICT, Municipalidades, MOPT, IFAM, Cámara de empresarios, Universidades, INA, Centros Para-universitarios; PROCOMER, JAPDEVA.	0.60	Toda la región
		<ul style="list-style-type: none"> a. transportes, b. turismo, b. agroindustria, agrícolas y/o c. comercio 	Municipalidad de Pococí, Guácimo, IFAM, Universidades, AYA, MINAET, M	4.3	Guácimo y Pococí
		Proyecto de Producción y comercialización del agua	EIC, empresarios y productores locales, JAPDEVA		

Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto estimado (US \$ millones)	Localización por cantón	
Emprendimiento, gestión y desarrollo empresarial	Programa de Emprendedurismo para pymes y desarrollo laboral	Incubadoras de pequeñas y medianas empresas	MEIC, PROCOMER, INA, COMEX, Universidades, Municipalidades, Cámaras de empresarios,	2.0	Toda la Región	
		Granjas de acuicultura en áreas costeras y otros.	INCOPECSA, JAPDEVA, DINADECO, MICIT, Bancos del Estado, IMAS, MTSS, ICT, Para – Universitarios, IDA	0.75	Sector costero	
		Proyecto de Emprendedurismo y mipymes		2.0	Toda la región	
	Programa de Banca para el desarrollo	Creación de alternativas de crédito para la pequeña y mediana empresa en la RHA.	MEIC, Bancos del Estado			Toda la Región
		Centros de Abasto (Mercado Regional)	CNP, MEIC, PROCOMER, MAG,	11.0	Siquirres	
	Programa de emprendedurismo y desarrollo del mercado laboral orientado hacia superar el déficit de mujeres y jóvenes	Proyectos de pequeñas y medianas empresas socio productivas para mujeres y jóvenes	INAMU, PROCOMER, DINADECO, MEIC, Municipalidades, JAPDEVA, INA, Universidades, Para - Universitarios, Consejo de la Persona Joven (CPJ), COMEX, Bancos del Estado, MICIT, MAG, MINAET, IMAS, ITCR, ADEPO, INCOPECSA, MTSS, IDA	18.0	Toda la región	
		Proyectos Granjas Orgánicas				
		Proyectos de Granjas Acuícolas				
	Programa de emprendedurismo y Pymes	Proyecto de servicios de formación y financieros para la creación de nuevas empresas en la RHA.	MEIC, MAG, JAPDEVA, PROMOCER, COMEX, ITCR, INA, Centros Parauniversitarios, Universidades, INAMU, CPJ, DINADECO, Bancos del estado; Municipalidades, IMAS, MTSS. IMAS			Toda la Región
		Creación sedes de la Red de Apoyo a Pymes en la RHA.				
Programa de emprendedurismo y Pymes	Proyecto EMPRENDE para el fortalecimiento de las capacidades empresariales de las mujeres en la RHA	MEIC, INAMU, MAG ICT, INFOCOOP, Municipalidades JAPDEVA, ITCR, Universidades, IMAS, INA, MINAET, DINADECO, MICIT, CPJ, MTSS, Para – universitarios, Proyecto Binacional Sixaola	18.5		Toda la Región	
	Fortalecimiento de la Red Ecoturismo Comunitario en Talamanca					
	Fomento de cooperativas de producción, agroindustria y comercialización					
	Centro de desarrollo empresarial e innovación RHA					
	Centro de información y logística empresarial RHA.					

Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto estimado. (US \$ dólares)	Localización por cantón
Innovación y Tecnología	Mejoramiento de la Capacidad Tecnológica y de Innovación en la producción y para las exportaciones	Alianzas público privadas para la innovación y la tecnología productiva Creación del centro de investigación y tecnología regional	INA, JAPDEVA, ITCR, MICIT, MEIC, INA, Universidades, CITA Universidades, Municipalidades, ITCR, CITA, INTA, MICIT.	10.0	Toda la Región
	Mejoramiento de la Capacidad Tecnológica e Innovación	Creación de carreras tecnológicas y de innovación	INA, ITCR, Universidades, JAPDEVA, Colegios Técnicos, Centros Parauniversitario, MICT		
	Mejoramiento de la Capacidad Tecnológica e Innovación	Parque Tecnológicos Planta de Biodiesel Planta de Producción de Hidrógeno Proyecto de mejora productos para el mercado nacional o extranjero (ejemplos: medicamentos a base de productos naturales, productos agroindustriales)	MAG, MINAET, ICE, MICIT-Municipalidades, INTA, CITA, Universidades, MSALUD, COMEX, PROCOMER, MEIC, JAPDEVA, IMAS, INAMU, CPJ, ITCR, MEP	2..5 7.0 250.0	Pococí Matina Siquirres Toda la Región

Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto estimado (US \$ millones)	Localización por cantón
DESARROLLO SOCIAL	Programa de desarrollo profesional e innovación	Centros Universitarios y Parauniversitarios Integrados	UCR, UNA, UNED, ITCR, INA, CUNLIMON, CONICIT, MEP, CNREE (Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial)	10.0	Toda la Región
	Diversificación de la oferta profesional	Diversificar la oferta académica de las universidades en función de la demanda regional	UCR, UNA, UNED, ITCR, INA, CUNLIMON, CONICIT, MEP, CNREE		
	Programa de desarrollo profesional e innovación	<ul style="list-style-type: none"> Universalización de la Enseñanza del Inglés en los Centros Educativos Centros inteligentes en cada cantón de RHA Laboratorios de computo e internet en escuelas y colegios de la RHA Construcción y mejoramiento de infraestructura educativa 	MEP, INA, UNED, UCR, ITCR, CUNLIMON, CONICIT, MICIT, JAPDEVA MOPT, MEP, DIEE (DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO ESCOLAR), JAPDEVA		
	Programa de infraestructura educacional para primaria y secundaria.	Construcción, mejoras de infraestructura, aulas, gimnasios, salones multiuso en los centros educativos de los cantones de Limón, Talamanca, Matina, Siquirres, Pococí, Guácimo	MEP, JAPDEVA, MOPT	100.0	Toda la Región
		Equipamiento de centros educativos en los diferentes cantones	MEP		
Mejorar en forma sistemática la calidad de la educativa del recurso humano.	Proyecto de capacitación de docentes	MEP, UCR, INA, UNA, CUNLIMON			
	Diagnóstico temático de necesidades de capacitación de la región.	MEP, UCR, INA, UNA, CUNLIMON			
Procurar la mejora de los programas curriculares e incluir temas de innovación y tecnología.	Propuestas metodológicas innovadoras para el desarrollo de competencias relacionadas con el pensamiento crítico y científico en los centros educativos.	MEP, MICIT, M. CULTURA			
	Promover eventos extra curriculares en los centros educativos (FEA)	Proyectos culturales y artísticos para la construcción de identidad individual y colectiva de los estudiantes.	MEP, M. Cultura, Juventud y Deportes		

		<ul style="list-style-type: none"> Centros de Educación artística especializada en la RHA Centro de Formación deportiva de Alto Rendimiento Centro de Cultura y Paz de Pococí Parque Temático del Caribe Rescate de infraestructuras y construcción de instalaciones deportivas y culturales <p>Proyectos de contextualización los programas de estudios de cada una las asignaturas</p>	<p>MCJD, Universidades, organizaciones comunales, , ICODER, ADEPO, JAPDEVA, Municipalidades, DINADECO, Proyecto Limón Ciudad Puerto, MINAET, MEP</p> <p>MEP, INA, Universidades, Parauniversitarios</p>	0.50	Toda la Región
	Programa de desarrollo cultural y deportivo	<p>Rescate y fortalecimiento de tradiciones culturales indígenas, afrodescendientes, asiáticos e inmigrantes y demás grupos vulnerables</p> <p>Rescate y fomento de habilidades deportivas y recreativas en la región</p>	<p>MCJD, CONAI, Territorios Indígenas Organizaciones culturales y sociales de afro descendientes, Municipalidades, INA, MEP,</p> <p>Asociación China Costarricense, CCSS, Comité Cantonal de Deporte</p>	0.50	Toda la región
	Programa de mejoramiento de la salud	<ul style="list-style-type: none"> CAI de Salud Siquirres Hospital regional Proyecto red de EBAIS <p>CAID en Pococí</p> <ul style="list-style-type: none"> Abastecimiento de aguas potable Alcantarillado sanitario en las cabeceras de cantón Planta de tratamiento para el manejo de lodos sépticos 	<p>CCSS, Minist. De Salud Municipalidades, JAPDEVA , AYA, ICE, MOPT, INA, UCR, UNA, IAFA</p> <p>IAFA, M. SALUD,</p> <p>AYA, MSALUD, MUNICIPALIDADES, ASADAS M.SALUD, JAPDEVA, municipalidades, IFAM</p>	<p>26.5 55.0 100.0</p> <p>2.0</p> <p>100.0</p>	<p>Siquirres Siquirres o Limón Toda la región</p> <p>Pococí</p> <p>Toda la región</p>
	Programa de mejoramiento de la salud	<ul style="list-style-type: none"> Estrategias de atención integral contra el dengue y malaria Proyectos de reducción de tiempos de espera en Centros Hospitalarios y de Salud Proyectos de disminución de riesgos para la salud en los cantones. 	<p>CCSS, M.SALUD, MUNICIPALIDADES, MEP, JAPDEVA</p> <p>CCSS</p> <p>MTSS, CCSS, M. SALUD</p>	<p>5.0</p> <p>2.0</p> <p>20.0</p>	<p>Toda la región</p> <p>Toda la Región</p> <p>Toda la Región</p>

	Programa de mejoramiento de la salud	<ul style="list-style-type: none"> Planta de Tratamiento de Residuos Sólidos de Pococí, Limón, Siquirres, Matina, Talamanca y Guácimo Proyectos de mejora de condiciones de salud en zonas fronterizas (Cumplimiento del Reglamento Sanitario internacional) 	<p>Municipalidades, M. SALUD MINAET, JAPDEVA, CCSS</p> <p>Municipalidad de Talamanca, Pococí, JAPDEVA, M. Salud, CCSS, AYA, ICE, PROCOMER, IFAM, MOPT, MAG, SENASA, M. HACIENDA, MIVHA, IDA, MINAET</p>	<p>70.0</p> <p>10.0</p>	<p>Toda la región</p> <p>Pococí, Talamanca</p>
	Programa de desarrollo urbano	<ul style="list-style-type: none"> Planes de ordenamiento urbano en cabeceras de cantón. Planes reguladores cantonales Proyectos residenciales en Limón, Pococí y para el resto de los cantones. Proyectos de desarrollo habitacional en los cantones 	Municipalidades, empresa privada, MIVHA, M. SALUD, AYA, ICE, INVU, JAPDEVA y otras entidades de gobierno.	N/D	Toda la Región
	Programa de desarrollo urbano	<p>Proyecto: vivienda rural e indígena</p> <p>Proyecto: simplificación y acceso al bono familiar de vivienda</p>	Fundación Costa Rica Canadá MIVAH, JAPDEVA, Municipalidades, INVU, IMAS	<p>N/D</p> <p>N/D</p>	<p>Talamanca</p> <p>Toda la Región</p>
	Fortalecimiento de la seguridad ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto de academia Regional de Policía en la Rita de Pococí. Instalaciones de Puestos de control de Drogas en Pococí y en el resto de los cantones. Construcción y mejoramiento de las infraestructuras para la seguridad pública. 	<p>Ministerio de Seguridad pública, Municipalidades, JAPDEVA</p> <p>ADEPO, Ministerio de Justicia, MSP, Municipalidades, JAPDEVA</p> <p>Ministerio de Seguridad pública, Municipalidades, JAPDEVA</p>	50.0	<p>Rita de Pococí, Toda la Región</p>
	Fortalecimiento de la seguridad ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> Equipamiento de los destacamentos de seguridad pública y guardacostas Proyecto de capacitación y formación Policía 	<p>MSP, Ministerio de Justicia, Municipalidades</p> <p>MSP, Ministerio de Justicia, INA, CUNLIMON</p>		Toda la Región
	Fortalecimiento de la seguridad ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> Creación de la Asociación Cantonal de Seguridad de Pococí y resto de los cantones Centro de Cultura y Paz de Pococí. Restauración de instalaciones deportivas y culturales en la RHA Proyecto: Capacitación y educación ciudadana en prevención y seguridad 	<p>ADEPO, MSP, Municipalidades</p> <p>Ministerio de Cultura, ADEPO, Municipalidad de Pococí</p> <p>MCJD, Municipalidades JAPDEVA</p> <p>MSP, INA, Municipalidades</p>	<p>N/D</p> <p>1.38</p> <p>0.50</p> <p>0.10</p>	<p>Pococí y el resto de la región</p> <p>Pococí</p> <p>Toda la región</p> <p>Toda la Región</p>



	Fortalecimiento de la seguridad ciudadana	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto de monitoreo y acción policial. 	MSP, Municipalidades, organizaciones sociales	20.0	Toda la región
		<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de la gestión en seguridad ciudadana de los gobiernos locales y las comunidades 	Municipalidades y MSP		Toda la región
		<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento de la policía turística 	ICT, MSP, Municipalidades	1.0	Toda la región
	Programa de mercado laboral orientado hacia superar déficit de mujeres	Proyectos de desarrollo empresarial para mujeres	INAMU, MEIC, M. TRABAJO, Municipalidades, IMAS, INA	2.0	Toda la región
		Proyectos Emprendedurismo para mujeres	CNREE, IMAS, CONAI, INAMU, M. TRABAJO, Municipalidades, INA	1.0	Toda la región

}



Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto estimado (US \$ millones)	Localización por cantón
SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	Programa de aprovechamiento de Recursos Naturales	Plan de Ordenamiento Territorial de Tierras administradas por JAPDEVA y dragado de los canales	JAPDEVA – MIDEPLAN, MINAET, SINAC, IDA, Municipalidades de Limón, Pococí, Matina, Siquirres, ICT, IGN	10.4	Pococí, Matina, Siquirres, Limón
		Proyecto de titulación de las tierras de JAPDEVA que no son Patrimonio Natural del Estado	SINAC-MINAET-JAPDEVA-IDA		
		Construcción de Centros de Visitantes en los Parques Nacionales Tortuguero y Cahuita para el uso turístico	SINAC-MINAET, ICT	4.0	Matina, Pococí, Siquirres, Limón
		Desarrollo de una zona de Turismo Sostenible en el Refugio Nacional de Vida Silvestre Barra del Colorado	SINAC- MINAET, ICT		
		Valoración de Serv. Eco-Sistémicos de las Áreas de Protección y Reservas Indígenas	SINAC-MINAET, CONAI		
		Parque Temático del Caribe en el cantón Matina	MCJD, JAPDEVA, MINAET, ICT SINAC, MEP	0.10	Matina
		Plan de Capacitación para mejores prácticas ambientales en las empresas productivas de la RC.	MINAET-SINAC- INA-CUNLIMON- Universidades, MEP, empresa privada		
	Conservación de la Biodiversidad	Construcción de Arrecifes Artificiales	MINAET-SINAC- Universidades INCOPECA	N/D	Zona costera
		Programa de Monitoreo Ecológico en la región y para la producción	Municipalidades, Ministerio Salud-MINAET, Empresa privada	1.4	Toda la Región
		Declaratoria de Parque Nacional a los Acuíferos Guácimo-Pococí	SINAC-MINAET, Municipalidades Guácimo y Pococí, AYA	N/D	
		Ampliación del Refugio Nacional de Vida Silvestre Barra del Colorado en la parte marina	SINAC-MINAET, Municipalidades Pococí, INCOPECA.	N/D	
		Ampliación de los límites de la Zona Protectora Cuenca del Río Banano	SINAC-MINAET- Municipalidad de Limón, Asoc. de Desarrollo, AYA		
		Programa de Carbono Neutro en la RHA y en las instituciones	MINAET-Universidades- Empresa Privada, Entidades del Estado		
		Proyecto disminución del Uso de Agroquímicos en la producción	M. Salud-MINAET-MAG- Cámaras de empresarios y productores		Toda la región
		Elaborar e implementar un Plan Regional de Educación Ambiental.	SINAC-MINAET- INA, Universidades, CUNLIMON, Municipalidades, JAPDEVA		
Proyecto de reforestación de nacientes y mantos acuíferos	MINAET-MAG-Cámaras de empresarios, FONAFIFO, AYA				
Proyecto de concesiones mineras para extracción de río para proceso de desarrollo	Municipalidades, MINAET, CNE, MOPT, JAPDEVA				



	Programa de aprovechamiento de Recursos Naturales	Proyecto dragado de ríos, construcción de diques y mitigación de inundaciones	JAPDEVA, MOPT, CNE, Municipalidades, empresa privada, SENARA	n/D	Toda la región
		Proyecto de Rehabilitación y construcción drenajes en zonas de producción	JAPDEVA, MOPT, CNE, Municipalidades, empresa privada	4.0	Toda la región
		Construcción de alcantarillados sanitarios cabeceras de cantón de Pococí, Guácimo, Matina, Siquirres, Talamanca	AYA, Municipalidades, MINAET, M. SALUD, JAPDEVA	10.0	Toda la región
		Planta de tratamiento de residuos sólidos en Pococí y Siquirres y el esto de los cantones	Municipalidad de Pococi; MS,	12.0	Pococí, Siquirres



línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Costo Aprox. (US \$ may.)	Localización por cantón
Creación de Nodos de Transferencia y Comunicaciones	Programa de vías de transportes e infraestructuras para la competitividad	Promover el diseño y construcción de una nueva carretera entre Limón- Siquirres, Turrialba – Cartago- San José- Limón	MOPT, CONAVI, JAPDEVA, Municipalidades, MINAET	400.0	Siquirres, Turrialba, Cartago, San José
		Ampliación de la Ruta 32 a 4 carriles (financ. Externo y contraparte gobierno)	MOPT, Concesionario, Municipalidades, CONAVI	255.0	Toda la región
		Mantenimiento preventivo y reparación de la red de carreteras y caminos de la REGIÓN CARIBE	MOPT, MUNICIPALIDADES, JAPDEVA, CONAVI	N/D	Toda la región
		Terminal de Contenedores de Moín	MOPT, Concesionario, Municipalidades, CONAVI, JAPDEVA	995.0	Limón
		Reactivación de Ferrocarril como una alternativa para la movilización intra – extra regij la producción	MOPT, INCOFER, JAPDEVA, empresa privada, Municipalidades	750.0	Toda la región
		Megaterminal de Traslado (Proy. Amega)	MOPT, JAPDEVA, Concesionario, Municipalidad	700.0	Limón
		Planta mezcladora de Asfalto y quebrador de agregados	MOPT, INCOFER, JAPDEVA, Municipalidades	1.50	Siquirres para toda la región
		Aeropuerto Internacional de Limón y mejoramiento y construcción de aeródromos	Dirección General de Aviación Civil, MOPT, Municipalidades, empresa privada	40.0	Limón
		Refinadora de mayor capacidad	RECOPE, JAPDEVA, empresa privada, Municipalidad	2.000	Limón
		Nueva Terminal Petrolera	RECOPE, JAPDEVA, empresa privada, Municipalidades	92,0	Limón
		Proyecto Hidroeléctrico Reventazón	ICE, Municipalidad de Siquirres, empresa privada	2.300	Siquirres
		Electrificación Rural	ICE, Municipalidades, JAPDEVA	N/D	Toda la región
		Sistema de telecomunicaciones en zonas de producción	ICE, Municipalidades, empresa privada, JAPDEVA	N/D	Toda la región
		Planta de Hidrógeno	ICE, MINAET, Municipalidades, MICIT, empresa privada, JAPDEVA	Idem	Siquirres



Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto Estaimado (US \$ millones)	Localización por cantón
Fortalecimiento del mercado Interno e Internacionalización de la Economía	Programa de emprendedurismo y Pymes	Centro Regional de Abastos (Mercado Regional)	CNP, MEIC, MAG, MOPT	Idem	Siquirres
	Programa para la promoción de los clúster	Estructuración y Articulación de Clústers	MEIC, MAG, Municipalidades, ICT, MOPT	N/d	Toda la región
	Programas de apoyo a los pequeños, medianos exportadores	Asesoría Comercial para exportar Asesoría Técnica del Fortalecimiento del Financiamiento para el desarrollo	PROCOMER MEIC BANCA DESARROLLO	1.00	Toda la región
	Programa para la atracción de inversión externa	Parques Industriales y Zona Francas	MEIC, CINDE, PROCOMER, COMEX, Municipalidades, Universidades, Para-Universitarios, INA,	N/D	Limón, Pococi
	Programa de desarrollo turístico y rutas turísticas	Desarrollo turístico fronterizo	ICT, IPAT, INTUR, JAPDEVA, Municipalidades, Cámara de Turismo, MINAET, Cámaras de Turismo	Idem	Toda la región
		Proyecto de fortalecimiento del desarrollo cultural y deportivo	MCJD, JAPDEVA, Municipalidades, ICT, INA, Universidades,	2.0	Toda la región



Línea estratégica	Programas	Proyectos	Entes de coordinación	Monto estimado (US \$ millones)	Localización por cantón
Gobernabilidad	Programa de desburocratización institucional	Instalación de ventana única en cada municipalidad de la región	COREDES, CINDE, MUNICIPALIDADES	0.10	Municipalidades de la región
		Plan de formación del personal de cada Municipalidad según sus requerimientos	Consejo Interuniversitario, Colegio Universitario, Municipalidades, INFOCOOP	N/D	Municipalidades de la región
	Programa de desburocratización institucional Programa de corresponsabilidad público-privada	Coordinación interinstitucional para agilizar trámites para el desarrollo empresarial	Ministerio de la Presidencia, COREDES, JAPDEVA, instituciones públicas del estado, municipalidades,	N/D	Toda la región
		Fomento del gobierno digital en los cantones de la Región Caribe	Ministerio de Planificación Ministerio de Ciencia y Tecnología, JAPDEVA, Municipalidades, todas las entidades del estado.	0.10	Toda la región
		Establecimiento de ventanilla únicas en las diferentes instituciones del estado			
	Fortalecimientos del COREDES y los Consejos Sectoriales y Cantonales.	COREDES, JAPDEVA, Municipalidades, organizaciones sociales, empresa privada	N/D	Toda la región	
Proyectos de coordinación público-privada para la atracción de inversiones	COREDES, JAPDEVA, Municipalidades, empresa privada	N/D	Toda la región		



GESTIÓN DEL PLAN

ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

Las líneas estratégicas definidas en el Plan Regional de Competitividad Territorial de la Región Huetar Atlántica, actúan en diferentes planos desde donde se articulan los factores de competitividad de la Región (empresas, entorno y gobernanza).

La competitividad requiere de la participación público-público y de una participación público-privada, así como del aporte de la sociedad civil, por lo tanto una coordinación interinstitucional e interregional.

Estas actuaciones tienen múltiples dimensiones que obligan a tener una visión global e integradora. El plan no puede desarrollarse teniendo en cuenta un único marco jurídico cercano, debe conocer e integrar el resto de los marcos jurídicos e institucionales en los que se inserta como el nacional y el internacional.

Es imprescindible para lograr la competitividad de la Región Huetar Atlántica, que se logre una integración con el Plan Nacional de Desarrollo, los Planes Nacionales de Competitividad, así como con los planes sectoriales, para la búsqueda de sinergias y complementariedades que permitan en forma integral lograr la transformación de la Región.

El Plan Regional de Competitividad Territorial de la Región Huetar Atlántica 2012-2022+ surge desde JAPDEVA como ente promotor del desarrollo, por lo que es destacable la participación actual y futura del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Cabe señal que este Plan fue construido a través de la participación y el aporte de las diferentes instituciones del estado; los gobiernos locales, con la participación de las comunidades y a través de la consulta a la empresa privada.

El Plan Regional de Competitividad Territorial de la RH, debe integrarse con el Plan Nacional de Competitividad que lidera el Consejo Nacional de Competitividad de Costa Rica y considera la política del establecimiento de Consejos Regionales de Competitividad en la Región, que está impulsando el Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC) y de los Comités Sectores e intersectoriales regionales.

La competitividad no puede entenderse sin aspectos como la educación y la formación, la gestión del talento humano y la investigación; por lo que juega un papel importante en el desarrollo de esta propuesta el Ministerio de Educación Pública y las entidades regionales de educación y Universitarias de la Región, que requiere de un sistema integrado de formación, dirigido a fomentar la competitividad.

Es necesario señalar, que la competitividad dentro del enfoque de actuaciones integrales, requerirá además de la coordinación y participación constante de los Gobiernos Locales, los Ministerios: Cultura, Juventud y Deportes; Turismo; Ciencia y Tecnología, Salud, Vivienda, MINAET (Ministerio de Ambiente, Energía y Minas); Ministerio de Planificación Nacional, Ministerio de Trabajo; Ministerio de Agricultura; Instituto Nacional de la Mujer; Procomer; y otros; así como la participación de los representantes regionales por cada sector de desarrollo.



6.1. ORGANIZACIÓN DEL PLAN

El plan regional de competitividad, ha sido construido de modo colectivo y entendiendo la necesidad de consolidar apuestas y visiones de futuro unificadas y con claridad conceptual, plantea una estrategia de largo plazo y requiere, para el adecuado cumplimiento de lo que desde el Plan se ha propuesto, una serie de condiciones políticas, técnicas e institucionales, que garanticen la gobernabilidad sobre el mismo y su adecuada ejecución.

El Plan de competitividad territorial de la Provincia de Limón, exige para su coordinación, seguimiento y evaluación la participación conjunta de todos los actores regionales de la provincia y el establecimiento de lineamientos de Gobierno que permitan que desde los diferentes sectores se analicen, programen e implementen las propuestas de programas y proyectos que se incorporarán en este documento para los próximos 10 años, con el propósito de que a través de la acción integral se logre la transformación social y económica de la Región Huetar Atlántica o Caribe de Costa Rica.

En tal sentido, se requiere una articulación de las distintas instituciones de modo que se relacionen e interactúen propositivamente, tanto desde el elemento técnico como desde el componente político, logrando que se dinamice la ejecución de lo priorizado por el Plan Regional de Competitividad.

Así pues, se plantea la necesidad de instaurar el Consejo Regional de Desarrollo para la Competitividad que constituye el espacio que por naturaleza y desde su creación, se convierte en el ente articulador de los esfuerzos que se realizan desde distintas instituciones de la Región, constituyendo la institucionalidad del sistema y convirtiéndose en prenda de garantía desde el gobierno y las instituciones asociadas al proceso.

El Consejo Regional de Desarrollo para la Competitividad se establece a partir de la integración entre JAPDEVA como ente Promotor del Desarrollo Regional y el Consejo Regional de Desarrollo (COREDES-PROLI) que agrupa a todas las instituciones regionales que la componen, siendo la Institucionalidad que desde lo estratégico dinamiza y responde por el sistema de competitividad para la Región.

Igualmente es necesario considerar el decreto ejecutivo 36646-MIDEPLAN, publicado en la Gaceta No. 137 del 15 de julio del 2011 del Reglamento Orgánico del Poder Ejecutivo, que en forma integral y en especial en sus artículos 26, 27, 28 crea el Comité Sectorial Regional y los Comités intersectoriales regionales; que serán entidades de coordinación del Consejo Regional de Desarrollo para la Competitividad de la REGIÓN CARIBE.



Gestión del Plan Regional de Competitividad de la Región Caribe, alineado a la Gestión del Plan Gobierno y la conformación del COREDES y JAPDEVA

