

**DIVISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS
UNIDAD EJECUTORA Y DE COORDINACIÓN
PRVC-1**



MOPT-02-08-01-006-2015

*Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Primer Programa de la Red Vial Cantonal –
PRÉSTAMO BID No. 2098/OC-CR*

**Informe del Módulo III:
Formulación o Actualización del Marco de Políticas en
Gestión Vial Cantonal
Región Caribe, Semestre 1**

Servicios de Consultoría para realizar la “Formulación y propuesta de gestión de los Planes de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal (PCDSVC), mediante un Programa Modular de Acciones Educativas y acompañamiento en 40 Gobiernos Locales de Costa Rica”

Contratación 2015BI-000029-32700

Preparado por el Programa CAMBIOS
Escuela de Planificación y Promoción Social (EPPS- UNA) de la
Universidad Nacional (UNA), en alianza con el
Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos
Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LanammeUCR)

Febrero del 2016



Tabla de Contenido

1.	Presentación.....	1
2.	Antecedentes	2
3.	Objetivos del Módulo III	3
3.1.	Objetivo general	3
3.2.	Objetivos específicos	3
4.	Alcances y Limitaciones	4
4.1	Equipo de Facilitadores	6
4.2	Cobertura	7
4.3	Contenido Temático (Temas desarrollados)	7
4.4	Metodología	17
4.5	Productos y resultados	18
5.	Evaluación realizada a los participantes	20
6.	Evaluación realizada al módulo y al equipo facilitador	21
7.	Lecciones Aprendidas.....	22
8.	Conclusiones y recomendaciones	24
9.	Bibliografía	28
10.	Anexos.....	29

Índice de Tablas

TABLA 1. EQUIPO DE FACILITADORES Y ROL EJERCIDO EN EL MÓDULO III.....	6
TABLA 2. COBERTURA ALCANZADA EN PARTICIPACIÓN DE LA REGIÓN CARIBE	7
TABLA 3. POLÍTICAS VIALES DEL CANTÓN MATINA	10
TABLA 4. POLÍTICAS VIALES DEL CANTÓN DE TALAMANCA	12
TABLA 5. POLÍTICAS VIALES DEL CANTÓN SARAPIQUÍ	15
TABLA 6. ESTADO DE LOS PRODUCTOS SEGÚN MUNICIPALIDAD	18
TABLA 7. EVALUACIÓN REALIZADA A LOS PARTICIPANTES	20

Siglas y abreviaturas

ASP:	Área Silvestre Protegida.
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo.
CNE:	Comisión Nacional de Emergencias.
EPPS:	Escuela de Planificación y Promoción Social.
JVC:	Junta Vial Cantonal
LANAMME-UCR:	Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica.
MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
PCDSV:	Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal
PRCR:	Programa de Regularización de Catastro y Registro
PRVC:	Programa de la Red Vial Cantonal
RVC:	Red Vial Cantonal
SINAC:	Sistema Nacional de Áreas de Conservación
SNIT:	Sistema Nacional de Información Territorial.
UCR:	Universidad de Costa Rica.
UNA:	Universidad Nacional.
UTGVM:	Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal

1. Presentación

De acuerdo con el Programa Modular de Acciones Educativas para la elaboración de los Planes de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal (PCDSVC), el Módulo III tiene el propósito de procurar que cada Municipalidad participante cuente con un Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal aprobado por el Concejo Municipal. Estas políticas se constituirían en guías fundamentales para orientar y definir las intervenciones en las vías cantonales.

Para cumplir con el objetivo del módulo, se brindó capacitación, asesoría y acompañamiento a los representantes de las Municipalidades participantes. Las políticas resultantes han sido producto de un proceso participativo de análisis y reflexión sobre las prioridades cantonales.

Las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal en conjunto con la Junta Vial Cantonal han considerado como insumos importantes los referentes estratégicos existentes tales como Planes de Desarrollo Humano Cantonal, Planes Estratégicos Municipales, así como los diagnósticos cantonales realizados en etapas anteriores. Adicionalmente, para la elaboración de estas políticas se han tomado en cuenta las recomendaciones realizadas por miembros de la comunidad en las consultas ciudadanas realizadas.

El presente informe contiene los aspectos metodológicos que se han seguido en la Región Caribe (municipalidades de Matina, Talamanca y Sarapiquí), la descripción del proceso y los resultados finales del mismo. Adicionalmente se ha incluido una sección con los alcances y limitaciones que se presentaron y las lecciones aprendidas que se han obtenido en esta etapa y por último, se ofrecen conclusiones y recomendaciones.

2. Antecedentes

Previo a la realización del Módulo III se desarrollaron los productos contemplados en los módulos I y II.

El módulo I se basó en la acción educativa introductoria y consistió en la sensibilización sobre las temáticas vinculadas a la elaboración de los PCDSVC. De esta manera, planteó como principal objetivo garantizar la comprensión e interiorización sobre la formulación del plan de conservación, desarrollo y seguridad vial cantonal, que contengan proyectos de caminos, puentes, seguridad vial y otras obras complementarias y que considere los componentes legal, técnico, social, financiero y ambiental.

En el Módulo II se desarrollaron los capítulos 1, 2, 3 y 4 de la guía para la formulación del PCDSV brindada por el equipo facilitador. En correspondencia con lo mencionado, el Módulo II tuvo como objetivo centrar la identificación de la situación del cantón, realimentado mediante consulta ciudadana que se constituye en la base para la formulación del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal y del PCDSVC.

De forma coherente, en el Módulo III se contempló el capítulo 5 de la guía del plan, el cual contiene las políticas de gestión vial de cada cantón. Este módulo también requirió de una gestión política previa a nivel municipal (Alcaldía, JVC, Concejo Municipal) por parte de las UTGVM. Cada equipo debía garantizar la aprobación de las políticas planteadas por parte de las instancias competentes. Para ello realizaron gestiones como la obtención de un espacio de presentación y sensibilización ante cada uno de los Concejos Municipales, así como la promoción de dichas políticas tanto ante este órgano institucional, como ante las JVC. Dado lo anterior, se extendió la invitación a las JVC para participar en el Módulo III.

Es importante recordar que como preámbulo al desarrollo de este módulo, se había realizado en el Módulo II una presentación respecto a lo que se entiende por política en este proceso. Asimismo, se hicieron ejercicios de visualización de políticas y de aquellas que no se deben considerar como tales. Esto permitió elaborar en primera instancia líneas orientadoras de políticas en gestión vial, las cuales fueron discutidas y realimentadas por las representaciones comunales durante la presentación y consulta respecto a los avances en la construcción del diagnóstico.

Con los anteriores insumos se procedió a realizar el módulo III, el cual estaba previsto para una sesión de 8 horas (ver Anexo 1) y a la cual se convocó tanto a la UTGVM, como a representantes de las JVC de cada uno de los cantones. La sesión se llevó a cabo el día martes 26 de enero del 2016 y se contó con la participación de las tres municipalidades de la Región Caribe.

3. Objetivos del Módulo III

3.1. Objetivo general

Contar con un Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal aprobado por el Concejo Municipal

3.2. Objetivos específicos

1. Formular o actualizar el Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal.
2. Someter a aprobación por parte del Concejo Municipal, con la participación de la Junta Vial Cantonal y la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, el Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal.

4. Alcances y Limitaciones

El Módulo III se desarrolló en una sesión de trabajo, llevada a cabo el día 26 de enero del 2016 en el Salón Parroquial de Siquirres, por parte del equipo facilitador de la EPPS-UNA. Entre los participantes se pueden mencionar los equipos de la UTGVM, representación de la Junta Vial Cantonal, una regidora, y un funcionario de la Dirección de Gestión Municipal del MOPT.

Se presentan a continuación los principales alcances y limitaciones identificados en el desarrollo del Módulo III.

Alcances:

- Aprendizajes en torno al diseño de políticas viales por parte de los miembros de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal.
- Elaboración de las políticas de gestión vial, y metas asociadas, por parte de los miembros de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal y los representantes de las Juntas Viales Cantonales, mediante la utilización de una matriz de trabajo, la cual permitió plantear las políticas, las metas y un análisis de viabilidad para cada una (ver Anexo 2 con matriz).
- Sensibilización a algunos miembros de las Juntas Viales Cantonales, sobre la importancia de este proceso, para el desarrollo de la red vial cantonal.
- Elaboración de materiales para apoyar presentaciones ante los respectivos concejos municipales.
- Se compartieron estrategias para abordar la presentación de las políticas ante los Concejos Municipales.
- Compromiso por parte de las UTGVM para generar la viabilidad política para la aprobación de las políticas por parte de los Concejos Municipales.

- Empoderamiento del proceso por parte de los miembros de UTGVM, que facilita promoción de los resultados ante instancias institucionales y comunales como los Concejos Municipales y las JVC.
- Asistencia, por primera vez, de la totalidad de los miembros de la UTGVM de la Municipalidad de Sarapiquí.

Limitaciones:

- Pese a las gestiones permanentes por parte del equipo consultor para la entrega de productos por parte de las UTGVM (políticas, acuerdos del Concejo Municipal y diagnósticos), no se ha tenido la respuesta esperada por parte de algunas de ellas, provocando atrasos en la revisión y entrega final de productos, que son esenciales para continuar con la etapa siguiente. Además, varios de los entregables fueron presentados de forma parcial, dificultando el seguimiento y el desarrollo de un análisis integral.
- La coyuntura política (elecciones municipales) fue un factor que distrajo la atención del proceso que se ha venido siguiendo, dada, por un lado la incertidumbre que ello genera y por otro la demanda de trabajo para responder a prioridades institucionales inmediatas. A pesar de que el equipo consultor consideró oportunamente este factor de riesgo y realizó acciones encaminadas a minimizar el impacto (motivación, acuerdos de entrega oportuna de la información, etc.) muchas de las UTGVM debieron detener parcialmente las acciones que se habían venido desarrollando en el Programa Modular.
- Se presentaron contratiempos en algunas municipalidades para dar espacios a las UTGVM y JVC de presentar las políticas.
- Poca participación de los miembros de las JVC en la sesión de trabajo del Módulo III, limitando la apropiación del proceso y la importancia que tienen las políticas en el marco del PCDSVC.
- Como limitación general en la ejecución del proyecto para la formulación de los PCDSVC es importante mencionar que se ha debido realizar múltiples

gestiones para operar con recursos institucionales propios (UNA) debido a los inconvenientes presentados en el pago oportuno de los productos estipulados en el contrato con el MOPT. Dado el alto compromiso con las municipalidades y con los fines del proyecto, se llega a un acuerdo interno (UNA) para hacer ajustes que permitieron mantener en operación el proyecto sin afectar el plazo ni su alcance; no obstante, esto no ha eximido de algunos inconvenientes a nivel personal para algunos de los miembros del equipo.

Se desglosa a continuación, como parte de los alcances, el rol que ejercieron los miembros del equipo facilitador, la cobertura alcanzada en este módulo, los temas desarrollados, la metodología empleada y los productos y resultados obtenidos.

4.1 Equipo de Facilitadores

Tabla 1. Equipo de facilitadores y rol ejercido en el Módulo III

Facilitador-a	Rol ejercido
M.Sc. Ángel Ortega Ortega	Coordinador Regional Instructor en el área de Planificación y Promoción Social
M.Sc. Rita Gamboa Conejo	Apoyo técnico Instructora en el área de Planificación y Promoción Social
Bachiller Jazmín Pereira Ortega	Apoyo Administrativo-Logístico Área de Planificación y Promoción Social

4.2 Cobertura

A pesar de que la participación no fue la óptima (mayor presencia de la JVC), se contó con representación de las tres municipalidades. De estas se hicieron presentes 7 personas, tanto personal de las UTGVM como de la JVC. Esta información se desglosa en la siguiente tabla y se detalla en la lista de asistencia del Anexo 3, que además contiene el archivo fotográfico de la sesión:

Tabla 2. Cobertura alcanzada en participación de la Región Caribe

Municipalidad	Cantidad de participantes
Municipalidad Sarapiquí	3
Municipalidad de Matina	2
Municipalidad Talamanca	2

Con la asistencia de las instancias respectivas, se cumplió con las expectativas de representatividad a nivel de UTGVM, aunque para lograr mayor legitimidad de la propuesta, es importante lograr más participación de las JVC. Ante esto, y considerando los requerimientos del Concejo Municipal de Talamanca, se hace necesario para los procesos siguientes, programar una sesión, sea ordinaria o extraordinaria de la JVC, antes de la presentación de las políticas ante el Concejo Municipal. Esto tendría el objeto de que la propuesta de políticas sea una línea consensuada tanto a nivel de la JVC como de la UTGVM.

4.3 Contenido Temático (Temas desarrollados)

Tal como se ha planteado, este módulo se enfoca únicamente en la construcción de las políticas viales de las municipalidades participantes (ver Anexo 1 con el programa), por tanto, el desarrollo temático se realizó en dos momentos:

a) Momento uno:

La presentación del diagnóstico por parte de la UTGVM a la JVC, así como la generación de un espacio de discusión y validación de esta información y del conocimiento que cada uno de los miembros del equipo tiene respecto al cantón. Esto les permitió elaborar la primera parte de la presentación, la cual consistió en identificar las principales problemáticas y expectativas del cantón respecto a su red vial. Además, encontrar los elementos de su red que darían la justificación a la propuesta de políticas en gestión vial cantonal.

Dentro de estos elementos se tienen:

Matina

Una red vial cantonal, que cuenta con una estructura en mal estado, rescatándose únicamente los caminos con asfalto, una serie de puentes en mal estado o completamente deteriorados (puente 7-05-019, dos puentes en camino 7-05-147, puente en camino 7-05-030, puente en camino 7-05-194, puente en camino 7-05-053, puente en el camino 7-05-167, entre otros), con pocos sistemas de drenaje lo que en épocas de invierno dejan incomunicadas muchas comunidades. Otro aspecto importante de la red vial cantonal es la necesidad de tener un punto de extracción de material, ya que se requiere de mucho material de lastre para base y subrasante para poder mejorar o rehabilitar los caminos en el cantón. Se contaba con la donación de material asfáltico por parte del MOPT, sin embargo, bajo la nueva ley 9329 dicho material debería de comprarse, lo que surge como una limitante más al proceso de colocación de superficies de ruedo con este material.

Talamanca

La red vial de Talamanca consta de 585.1 kilómetros, de los cuales aproximadamente el 90% es de superficie de lastre. Dicha red abarca los 4 distritos del cantón. El distrito con mayor kilometraje es el distrito Cahuita y el de menor

kilometraje es el distrito Telire, los distritos Sixaola y Bratsi tienen un kilometraje similar. El distrito Sixaola es el que más presenta problemas de inundaciones, por lo que frecuentemente los caminos de los productores están en mal estado. En el distrito Bratsi y Telire (Territorios Indígenas) se presenta una situación similar a la de Sixaola, con el agravante de que para llegar al distrito Telire es necesario cruzar el río del mismo nombre, dificultando el ingreso de la maquinaria en tiempos de invierno, por lo que se debe de planificar el ingreso a dicho distrito de manera tal que se garantice el mantenimiento de los caminos primarios y secundarios como prioridad.

Considerando que la mayor parte del cantón está conformada por terrenos inundables, los puentes y los pasos de alcantarillas se convierten en parte esencial de la red vial, al punto que se han realizado inversiones importantes en la construcción de puentes como en el caso de Gandoca y el territorio indígena CABECAR, en donde la municipalidad coloca un puente tipo Baile y gestionó ante el programa de la cuenca del río Sixaola y el INDER la construcción de dos puentes tipo MOPT. Asimismo la municipalidad construyó un puente tipo MOPT sobre el Río Shimuri y por medio de un convenio con ADITICA se construyó otro puente sobre la quebrada Choy; convirtiéndose estas infraestructuras en vitales para el desarrollo de sus comunidades.

Sobre la ruta Municipal 7-04-019 se reconstruyeron todos los pasos de alcantarilla y se construyeron los respectivos cabezales. Por otra parte, en el distrito Cahuita que tiene como actividad principal el turismo, los puentes y pasos de alcantarilla también son de vital importancia, por lo que se hace necesario la inversión en mantenimiento de los puentes existentes y el mejoramiento de varios pasos de alcantarilla que han venido colapsando debido a la gran cantidad de tránsito existente en esa zona.

Sarapiquí¹

Considerando la condición de desarrollo y el Índice de Desarrollo Social, se hace necesario fortalecer la red vial, para que sirva de base y mejorar estos índices. Para ello se debe dar prioridad a los ejes: Social, Productivo y Turístico.

Desde una perspectiva muy genérica, se puede decir que las condiciones de la red vial son las siguientes:

- De un total de 1200 Km; el 60% es de lastre y el 40% de tierra.
- El estado de los drenajes es regular y la topografía tan variada (zonas altas y zonas bajas) generan problemas de acumulación de aguas.
- Al contar todo el año con un clima tropical lluvioso, el mantenimiento de los caminos se vuelve un trabajo permanente.
- La mayoría de los puentes de la red son artesanales y su estado es regular.
- Con excepción de los caminos de tierra, en época lluviosa la mayoría de caminos son transitables todo el año.

b) Momento dos:

El segundo momento se enfocó en la construcción de las políticas viales, el cual generó un proceso de discusión interna, concluyendo en las siguientes propuestas:

Matina

Tabla 3. Políticas viales del Cantón Matina

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
Facilitar el acceso a toda la red vial cantonal	En los primeros cuatro años habilitar sistemas de drenaje en los principales caminos más afectados por los	Financiera: Existen los recursos financieros necesarios para iniciar las obras y considerando que

¹ Dada la ausencia del ingeniero en los módulos desarrollados, no fue posible obtener mayor información respecto a la proporcionada por Sarapiquí, por lo que podría verse un poco desproporcionada respecto a los otros cantones.

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
	<p>eventos naturales.</p> <p>En los primeros dos años dar mantenimiento a los principales puentes en estado regular.</p> <p>En los primeros tres años llevar un 40% de los caminos de mal estado a un estado de transitabilidad.</p>	<p>los caminos actualmente en gran parte no permiten la accesibilidad, el trabajo consistiría en recuperar la condición de accesibilidad y si se puede llevarla a un buen estado.</p> <p>Ambiental: Desde el punto de vista ambiental se estarán rotulando los tramos de interés ambiental y de protección a la fauna.</p> <p>Económica: Crear las condiciones para el desarrollo de la empresa agrícola y fomento de la actividad turística.</p> <p>Social: Facilitar a la población el acceso a zonas de recreación</p> <p>Político-Legal: Interés del cantón por generar el crecimiento económico</p>
<p>Mantener en buen estado y ampliar el asfalto existente en la red vial cantonal.</p>	<p>Dar el mantenimiento adecuado a los kilómetros de asfalto con los que ya se cuentan.</p> <p>Promover la colocación de más kilómetros de asfalto de ser posible (con principal interés en centros de población, o caminos entre distritos)</p>	<p>Financiera: Existen los recursos financieros necesarios para dar el mantenimiento a los asfaltos.</p> <p>Económica: mantener de esta forma el buen acceso comercial en estas rutas</p> <p>Político-Legal: Interés del cantón por generar y mantener el crecimiento económico</p>
<p>Dar mantenimiento rutinario a los caminos con mayor TPD.</p>	<p>Garantizar el cálculo TPD de todos los caminos de la RVC.</p> <p>Garantizar en un 25% de intervención a este tipo de Red Vial Cantonal por año.</p>	<p>Financiera: Existen los recursos financieros necesarios para asegurar el mantenimiento de este porcentaje</p> <p>Económica: Crear las</p>

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
		<p>condiciones para el desarrollo la empresa agrícola y fomento de la actividad turística al asegurar un mantenimiento en las zonas más transitadas.</p> <p>Social: Facilitar a la población el acceso y la movilización en las rutas más transitadas</p> <p>Político-Legal: Interés del cantón por generar el crecimiento económico</p>

Talamanca

Tabla 4. Políticas viales del Cantón de Talamanca

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
Mejoramiento y construcción de pasos de alcantarilla, cunetas, cabezales y puentes.	Cubrir el 20 % de la necesidad.	<p>Financiera: Asignar los recursos económicos (ley 9329 y otros) para la compra de los materiales y pago de mano de obra.</p> <p>Ambiental: Aplicación de buenas prácticas ambientales en los procesos de mejoramiento y construcción.</p> <p>Económica: Garantizar el libre y oportuno tránsito, contribuyendo al mejoramiento socioeconómico de las comunidades.</p> <p>Social: Mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes.</p>

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
		<p>Político-Legal: En los lineamientos se contempla este tipo de infraestructura como parte importante de la Red Vial Cantonal.</p>
<p>Estabilización de las pendientes de caminos primarios.</p>	<p>Cumplir con al menos el 20% de los caminos que presentan esta particularidad.</p>	<p>Financiera: Evaluar los costos en base al sistema a utilizar y asignar los recursos pertinentes para la intervención.</p> <p>Ambiental: Utilizar materiales y prácticas de ejecución amigables con el medio ambiente.</p> <p>Económica: Maximizar los recursos asignados a esas rutas municipales desde el punto de vista de realizar menos intervenciones a dicha rutas.</p> <p>Social: Garantizar el acceso permanente a dichas comunidades.</p> <p>Político / Legal: Como política municipal está mejoramiento de los caminos rurales como apoyo a los productores.</p>
<p>Fortalecimiento de las capacidades y ejecución de la UTGV, así como la implementación de nuevas prácticas amigables con el medio ambiente.</p>	<p>Dotar de herramientas tecnológicas, equipo especializado, capacitar e incorporar personal de la UTGV y establecer convenios.</p>	<p>Financiera: Con la nueva legislación y el aumento en los ingresos, destinar parte de esos recursos frescos para la ejecución de dicha política.</p> <p>Ambiental: Las nuevas prácticas y convenios contribuirán con el medio ambiente.</p>

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
		<p>Económica: Con la implementación de dicha política se mejoraran la calidad de los trabajos y se disminuir los costos operativos de la UTGV.</p> <p>Social: Un mejoramiento sustancial en la calidad y la durabilidad de las obras con menores costos de operación, dejando más recursos disponibles para la inversión en obras de seguridad vial.</p> <p>Político / Legal: El compromiso adquirido con las comunidades en los resultados del PDHL y el PEM.</p>
<p>Fortalecimiento de las capacidades de las comunidades por medio de los comités de caminos o Asociaciones de Desarrollo.</p>	<p>En un 40 % de los comités de caminos conformados y a conformar.</p>	<p>Financiera: Asignar recursos para la reproducción y publicación de material informativo y capacitación de los comités de caminos.</p> <p>Ambiental: La participación de la sociedad civil en conjunto con la municipalidad en la ejecución de obras, mejora sustancialmente la calidad de obras.</p> <p>Económica: Crear las condiciones para que la comunidad tenga una mayor participación en la toma de decisiones y que contribuyan en la ejecución de las obras.</p> <p>Social: Se logra un mayor interés en el quehacer municipal por medio de un trabajo conjunto y transferencia de información.</p>

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
		<p>Político / Legal: La apertura en los procesos de participación ciudadana bajo los esquemas que la legislación permite, como herramienta para lograr un óptimo desarrollo y mantenimiento de la Red Vial.</p>

Sarapiquí

Tabla 5. Políticas viales del Cantón Sarapiquí

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
<p>Asegurar transitabilidad durante todo el año</p>	<p>Intervenciones de mantenimiento a los caminos con IVTS y TPD alto.</p>	<p>Financiera: Existen los recursos financieros necesarios y considerando que los caminos actualmente permiten la accesibilidad, el trabajo consistiría en mantener esa condición y si se puede generar desarrollo.</p>
	<p>Realizar mejoramientos a los caminos en tierra con transitabilidad comprometida.</p>	<p>Ambiental: Desde el punto de vista ambiental se estarán rotulando los tramos de interés ambiental y de protección a la fauna</p>
	<p>Mantenimiento rutinario a los caminos prioritarios.</p>	<p>Económica: Crear las condiciones para el desarrollo y la producción y el desarrollo turismo rural.</p>
	<p>Renovación de maquinaria</p>	<p>Social: Facilitar a la población el acceso a zonas de recreación</p>
	<p>Rehabilitación del sistema de drenajes.</p>	

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
<p>Brindar un Acceso Seguro a las distintas comunidades del cantón de Sarapiquí</p>	<p>Darle mantenimiento y construir los puentes prioritarios, para disminuir las pérdidas y los daños en épocas de inundaciones.</p>	<p>Financiera: Existen los recursos financieros necesarios y considerando que los caminos actualmente permiten la accesibilidad, el trabajo consistiría en mantener esa condición y si se puede generar desarrollo.</p>
	<p>Facilitar el acceso en los caminos que lleven a centros de salud, educación y otros servicios básicos.</p>	<p>Ambiental: Desde el punto de vista ambiental se estarán rotulando los tramos de interés ambiental y de protección a la fauna</p>
	<p>Trabajar en conjunto con las comunidades para permitir una Gestión Vial directa, transparente y participativa.</p>	<p>Económica: Crear las condiciones para el desarrollo y la producción y el desarrollo turismo rural.</p> <p>Social: Facilitar a la población el acceso a zonas de recreación.</p> <p>Político-Legal: Interés del cantón por generar el crecimiento económico</p>

Finalmente, se preparan las exposiciones para ser presentadas ante el Concejo Municipal, lo cual terminó siendo muy apropiado por cuanto les permitió validar sus políticas ante el resto de participantes del proceso.

Es importante anotar que, con el fin de facilitar el proceso de construcción de las políticas en gestión vial y de tener un sustento real, se les indujo a elaborar la política, asociar metas y además valorar su viabilidad en términos sociales, económicos, ambientales y político-legales.

Como tarea, se asigna la responsabilidad de llevar las políticas al Concejo Municipal y entregar posteriormente el acuerdo respectivo de aprobación (ver Anexo 4 con acuerdos).

4.4 Metodología

El equipo facilitador se enfocó en primera instancia a inducir el proceso del módulo, haciendo énfasis en la necesidad de tener claro el contenido del diagnóstico y, sobre todo, el futuro previsto para el cantón en materia vial, entendiendo que este es un componente necesario para mejorar su condición y que, por tanto, deben pensar no sólo en los caminos y su estado, sino en lo que quieren para el cantón de manera integral.

Aprovechando la presencia de personeros de la JVC se realizó un "diálogo de saberes", respecto a la visión que se tiene sobre las condiciones del cantón y específicamente de los caminos. Para ello, un miembro de cada UTGVM, presentó los resultados del proceso y se discutieron con ellos las líneas orientadoras de políticas que se habían construido en el módulo anterior. Es a partir de este proceso de discusión que se procede a construir las políticas.

Durante el desarrollo del módulo también se acudió a la guía magistral de parte del equipo facilitador, sobre todo en la temática de lo que es y no es una política en gestión vial, así como en el formato recomendado para la presentación ante el Concejo Municipal. De la misma forma, se utilizó la metodología de preguntas y respuestas en torno a la construcción de las políticas. El diálogo de saberes, mediante la exposición en plenaria que cada equipo hizo de sus políticas, permitió hacer mejoras o validar su propuesta.

La labor del equipo facilitador durante el resto del día consistió en asesorar a cada municipalidad en cuanto a dudas e información precisa que facilitara realizar la propuesta.

Como se mencionó anteriormente, se asigna a las UTGVM para que en conjunto con la JVC presentaran las políticas ante el Concejo Municipal y posteriormente remitieran el acuerdo de aprobación.

4.5 Productos y resultados

A continuación se hará un resumen de los resultados hasta ahora generados durante el programa modular, indicando su grado de avance. También se detalla el rol de los participantes y una pequeña descripción del proceso.

Tabla 6. Estado de los productos según municipalidad

Municipalidad	Estado de Productos	Rol de Participantes	Descripción del proceso
Matina	Política: 100% con aprobación del concejo. Diagnóstico: 80%	Promotor social: Colabora en la redacción del documento y lidera el proceso de explicación del proceso, asimismo propone políticas y las defiende con mucha propiedad. Ingeniero: Colaboró en la revisión de los datos técnicos que dieron origen a las líneas orientadoras sin embargo no se presentó en este módulo. Su ausencia en los procesos anteriores le impide dar más. Representante de JVC: Colabora en la formulación de las políticas y denota una amplia experiencia en el tema.	Se considera un buen equipo de trabajo, con experiencia y conocimiento de su cantón y con capacidad para defender sus propuestas. Si su presencia fuera permanente, el trabajo podría ser de mayor calidad. Se esperaría que con el cambio de sede a Matina y mayor motivación se facilite una mayor presencia.
Talamanca	Política: 100% con aprobación de Concejo Diagnóstico: 80%	Promotor social: Lidera el proceso de construcción de todo el PCDSVC. Ingeniero: No se hizo presente el día de la sesión. Su rol es de colaboración.	Las dos personas participantes tienen claridad del tema y conocen el cantón y la gestión municipal, y al ser un equipo pequeño fácilmente construyeron su

Municipalidad	Estado de Productos	Rol de Participantes	Descripción del proceso
		<p>Representante de JVC: Tiene un conocimiento detallado de la situación del cantón, sus aportes en la construcción de políticas fueron invaluable, cree mucho en la UTGVM.</p>	<p>propuesta y las aprobaron entre sí.</p>
Sarapiquí	<p>Política: 100% con aprobación de concejo</p> <p>Diagnóstico: 80%</p>	<p>Promotor social: Lidera el proceso de construcción del PCDSVC, hace un complemento perfecto con el ingeniero y ambos tuvieron propuestas y aportaron a la discusión y construcción de sus políticas.</p> <p>Ingeniero: Su papel en la UTGVM es de líder, sus aportes en la construcción de la política demuestran total conocimiento del tema y experiencia en gestión de caminos.</p> <p>Representante de JVC: Hace muy buen complemento con el resto del equipo, es un político conocer de su cantón, lo cual le permitió aportar buenas ideas en la definición de las políticas finales. Su rol en el concejo fue básico para que sean aprobadas.</p>	<p>Por primera vez en todo el proceso se cuenta con un equipo de trabajo completo. El proceso implicó un esfuerzo mayor para el promotor, quien les explicó lo que hasta este momento se ha trabajado y les presentó los avances.</p> <p>Al ser personas maduras y con amplia experiencia en la municipalidad, el proceso de construcción de políticas fue rápido.</p>

5. Evaluación realizada a los participantes

Para efectos de esta evaluación se hace necesario especificar que únicamente se consideran las personas que están participando en el proceso, dado que los representantes de la JVC son invitados ocasionales. En la siguiente tabla se especifica la nota obtenida por cada uno de los participantes en el módulo III, cuyo número de sesiones fue una.

Tabla 7. Evaluación realizada a los participantes

Municipalidad	Participante	Participación (2%)	Presentación diagnóstico de UTGV a JVC y formular política (4%)	Acuerdo de Concejo aprobando las políticas viales del cantón. (4%)	Total
Talamanca	Omar Nelson Gallardo	0%	4%	4%	8%
	Manuel León Guido	0%	4%	4%	8%
	Enrique Joseph Jackson	2%	4%	4%	10%
Matina	Bryan Navarro Hernández	2%	4%	4%	10%
	Johosstin Arceyut V.	0%	4%	4%	8%
Sarapiquí	Flavio Mora Morga	2%	4%	4%	10%
	Guido Ruiz B.	2%	4%	4%	10%

Como se puede observar, los ítems calificados son tres, los cuales juntos suman 10% de la nota total.

6. Evaluación realizada al módulo y al equipo facilitador

La valoración del desarrollo del módulo en relación con el desempeño de los facilitadores, las condiciones de trabajo y otros aspectos que influyen en la labor de los equipos, resultan importantes de conocer con el fin de mejorar el proceso. Por ello, los participantes realizaron la evaluación ya estructurada para tal fin.

En términos generales, el módulo III obtuvo una calificación de excelente por la mayoría (57,14%) de los participantes de la región; para los restantes su nota fue de muy bueno. Esto muestra que los objetivos planteados se alcanzaron en gran medida gracias al contenido tratado y la metodología empleada por los facilitadores.

La afirmación anterior se respalda con la evaluación que recibieron dichos aspectos, ya que para el 100% de los participantes, la metodología participativa de aprender haciendo junto a la experiencia que tuvieron al formular ellos mismos las políticas y exponerlas a la plenaria, fue de muy buena-excelente. Esto muestra que el tema fue tomado con compromiso por los participantes ya que además consideran que la formulación de las políticas resulta de gran importancia en la gestión que realizan como valor práctico para la municipalidad.

Si bien es cierto en este módulo el protagonismo recaía principalmente en los mismos participantes, el apoyo y la guía de los facilitadores es un componente relevante para los primeros, quienes consideran que es muy buena-excelente la capacidad y el dominio del tema por parte de los facilitadores.

La evaluación de la alimentación fue positiva, un 86% considera que fue muy buena-excelente. Sin embargo, el principal aspecto por mejorar está relacionado con las condiciones del espacio de trabajo, situación que además fue calificada como buena-satisfactoria por la mayoría de los participantes. Cabe resaltar que dicha

disconformidad fue manifestada al final del módulo y a la vez se llegó a un acuerdo unánime para su solución, trasladando la sede a la Municipalidad de Matina.

El detalle de los resultados se puede consultar en el anexo 5.

7. Lecciones Aprendidas

- a. El haber reforzado el tema de políticas (tratado también en el módulo II) permitió homogenizar criterios con los diferentes participantes, lo cual facilitó la construcción de las políticas viales de sus cantones.
- b. Es necesario que las políticas hayan sido valoradas por la JVC en pleno y de ser posible llevar una nota que así lo especifique, esto antes de que lleguen a la sesión de Concejo, por cuanto en algunas municipalidades se ha solicitado este procedimiento antes de dar su visto bueno.
- c. Se debe promover una mayor participación de la JVC y de los miembros del Concejo Municipal en el proceso de formulación de las políticas en gestión vial, con el fin de dar mayor viabilidad en la aprobación e implementación de las mismas.
- d. Para construir las políticas en gestión vial y sobre todo las metas, se hace necesario haber considerado el componente financiero en el diagnóstico, por cuanto se requiere información respecto a la disponibilidad futura de recursos. En este mismo sentido existen dudas respecto al cambio en cuanto a sus ingresos, ocasionado con la entrada en vigencia de la Ley N°9329.

-
- e. El apoyo de la Dirección de Gestión Municipal del MOPT se considera un factor clave que apoya la validación y legitimación del proceso, así como la motivación de los equipos de trabajo.
 - f. Se identifica la necesidad de reforzar en futuros procesos (segundo y tercer bloque) las habilidades de las UTGVM para el análisis y relación de los diferentes indicadores cantonales con la definición de políticas.
 - g. Se comprueba una vez más que el acompañamiento y la relación directa del equipo consultor, así como de la UTGVM y la GIZ, es un factor de motivación y sostenibilidad del proceso, a pesar de que se hace necesario intensificarlo para el módulo IV.
 - h. Con la participación de las municipalidades en la consulta comunal (módulo II) y haber construido las líneas orientadoras de políticas, quedó muy claro por dónde direccionar la propuesta final de políticas para cada una de ellas. Este aspecto fue retomado al inicio del módulo con un repaso sobre el tema y consultas.
 - i. La interacción multidisciplinaria de los participantes en el proceso permite una verdadera sensibilización sobre las temáticas abordadas, entender los problemas comunes y posibles líneas de acción para cada cantón, a partir de las experiencias particulares.
 - j. Se tuvo un mayor nivel de compromiso de los participantes al invitar a otros representantes del gobierno local a ser parte en esta etapa para apoyar la definición de las políticas para el cantón.
 - k. Conforme se avanza en el proceso, el reforzar el tema de la responsabilidad de las UTGVM en la formulación del plan y el papel de asesores por parte de

los consultores, desarrolla mayor compromiso y claridad de los participantes en que pueden asumir el reto de formular su propio plan y ello permite una mayor motivación y participación de las partes, incorporando a otros integrantes de la Municipalidad para garantizar un compromiso también del Concejo Municipal.

- I. Procurar el compromiso y responsabilidad de los participantes, desde el inicio del proceso, permite ir desarrollando los productos de acuerdo a lo planificado, pues cada uno de ellos es condición para la ejecución del siguiente.

- m. A pesar de que la responsabilidad asociada a la alimentación es del MOPT, es indispensable el control cruzado y la coordinación oportuna y verificación por parte del equipo consultor para que el servicio se complete satisfactoriamente.

8. Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- a. El ejercicio previo de diagnóstico y alineamiento posibilita que las políticas viales cantonales consideren información municipal y datos nacionales presentes en el Plan Nacional de Desarrollo, Planes Estratégicos Municipales y Plan de Desarrollo Humano Local.

- b. A pesar de lo señalado en el punto anterior, se ha identificado que a los participantes se les dificulta relacionar o aprovechar la información generada en el diagnóstico como un insumo más para formular las políticas en gestión vial.

-
- c. La presencia de miembros del Concejo Municipal y de la JVC dan valor agregado y legitiman las políticas, fundamentales para la formulación del PCDSVC. Este punto debe reforzarse en las posteriores regiones.
 - d. Se comprueba la importancia del trabajo interdisciplinario. En el caso concreto de Sarapiquí, la incorporación del ingeniero de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM), ausente en las demás sesiones, fortaleció el trabajo y resultados para este módulo.
 - e. Los grupos de cada municipalidad se integraron realmente como equipo y lograron una participación activa de cada uno durante toda la jornada, con apoyo de los facilitadores que interactuaban con los grupos para atender dudas sobre cómo formular sus políticas.
 - f. Los participantes conocen muy bien las necesidades de la red vial cantonal, lo que facilitó la dirección a tomar al momento de formular las políticas.
 - g. Las municipalidades que cuentan con bases de datos actualizadas ante el MOPT presentan una mayor satisfacción y seguridad en el planteamiento de las políticas. Esto permite un trabajo más congruente entre las partes. Las demás municipalidades deben trabajar en definir acciones para el alineamiento y aprobación en el corto plazo en el Módulo IV.
 - h. El tiempo en clase debe ser aprovechado al máximo, pues los participantes no siempre tienen la posibilidad de realizar trabajos extra clase. La experiencia particular en este módulo reafirma la necesidad de concluir productos en clase o de reforzar la importancia de presentar a tiempo lo solicitado por los facilitadores. Aunque se incentivó que los gobiernos locales finalizaran las políticas en el módulo III, algunas enviaron resultados finales posterior a la sesión.

- i. El apoyo logístico en cuanto a la alimentación ha sido excelente, las observaciones planteadas en la evaluación anterior (variación del menú) se han corregido de inmediato.
- j. La metodología de "Aprender haciendo" capacita a los participantes en cómo formular de la manera más apropiada las políticas en materia de una red vial cantonal, respondiendo a las necesidades del desarrollo local, lo cual se materializará en el PCDSVC.

Recomendaciones

- a. Se debe prever una reunión de la JVC, entre la sesión de elaboración de políticas y la sesión del Concejo Municipal, esto con el objeto de validar la propuesta y facilitar su aprobación ante el Concejo.
- b. Tal y como fue planteado en el informe del Módulo II, incluir en el diagnóstico el componente financiero, con una serie histórica de ingresos de la red vial, en donde se determine el origen de estos y poder a partir de ahí, hacer una proyección; la cual debe retomar la entrada en vigencia de la Ley N° 9329, por cuanto esto facilita la construcción de las metas.
- c. Es necesario realizar una inducción de la nueva ley No. 9329 que considere los elementos legales y financieros, con el fin de homogenizar criterios y solventar las dudas que existen al respecto. Dicha inducción se sugiere darse previo al módulo IV.
- d. Se debe reforzar aún más la motivación e importancia de la presentación de productos (diagnóstico) en los tiempos asignados, puesto que este es el insumo básico para elaboración de las políticas. Se solicitará intervención de la Dirección de Gestión Municipal y de la GIZ en los casos que ameriten.

-
- e. Es importante fortalecer la participación de las JVC y de miembros del Concejo Municipal previo y al momento de la formulación de las políticas en gestión vial cantonal.

 - f. Se mantiene la recomendación del módulo II: el MOPT a través de la Dirección de Gestión Municipal, apoyado en el compromiso de las alcaldías, debe asegurarse que todos los miembros de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal participen en la construcción de los PCDSVC. Especialmente ahora que hay cambio de alcaldes y de Concejos Municipales, esto con el fin de obtener los mejores resultados en el proceso.

 - g. Una vez que el Concejo Municipal apruebe las políticas se hace necesario definir cuál va a ser la estrategia para que las nuevas autoridades municipales se comprometan y le den legitimidad al proceso para la formulación del PCDSVC, sobre todo en el segundo bloque de municipalidades. Para ello se propone inicialmente realizar una inducción previa al inicio del Módulo I que involucre no solo a las UTGVM, sino a las nuevas autoridades.

9. Bibliografía

Gaceta Nº 138. (17 de julio, 2008). Decreto 34624-MOPT (Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal)

Unión Nacional de Gobiernos Locales. (2013) Código Municipal Comentado, Ley No. 7794 del 30 de abril de 1998

Rojas, Carlos E. MOPT. SF. Presentación sobre políticas para la implementación del Plan de Conservación, Desarrollo y Gestión Vial Cantonal

LannameUCR. 2015. Documento guía sobre políticas en gestión vial

10. Anexos

ANEXO 1. Programa del Módulo III

Módulo III: Formulación o actualización del Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal

Proyecto:	PCDSVC dentro del PRVC-1MOPT/BID
Año:	2015-2016
Horas presenciales	8

Presentación

Este módulo tendrá una duración de un día, con participación de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal y la Junta Vial Cantonal, quienes elaborarán el Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal (guía para la formulación del plan), y tendrán la responsabilidad de coordinar ante el Concejo Municipal la aprobación de esta fase.

Objetivo General

Contar con un Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal aprobado por el Concejo Municipal

Objetivos Específicos

1. Formular o actualizar el Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal.
2. Someter a aprobación por parte del Concejo Municipal, con la participación de la Junta Vial Cantonal y la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal, el Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal.

Resultados Esperados

Un Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal, en materia de Conservación, Desarrollo, Seguridad de la Red Vial Cantonal, aprobado por el Concejo Municipal.

Evaluación

Criterios de evaluación para el Módulo III y sus respectivas sesiones de trabajo

Módulo	Porcentaje por módulo	Criterios	Porcentaje por Sesión
Módulo III	10%	- Participación	2%
		- Presentación por parte de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) del diagnóstico a la Junta Vial Cantonal y formulación del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal	4%
		- Acuerdo del Concejo Municipal con la aprobación del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal	4%

Resumen de temática y programación general del Módulo III

Actividades para la ejecución del Módulo III	
Actividad	Duración
Sesión 1: Presentación por parte de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) del diagnóstico a la Junta Vial Cantonal y formulación del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal	8 horas
En un segundo momento: Junta Vial Cantonal, acompañada de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal (UTGVM) comparten el Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal, para su aprobación, en el Concejo Municipal	

Temática y programación para la sesión 1 del Módulo III

Formulación del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal (8 horas)

Tiempo	Temática	Responsables
15 min 8:00-8:15	Bienvenida y Explicación del objetivo general del día y metodología de trabajo	EPPS-UNA
2 hrs 9:15 -10:15	Presentación del diagnóstico y los lineamientos generales de política a la Junta Vial Cantonal	UTGVM
15 min	Refrigerio 10:15 am – 10:30 am	
2 horas 10:30-12:30	Elaboración del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal- <u>Redacción</u>	UTGVM JVC Acompaña: EPPS-UNA
1 hora	Almuerzo 12:30 am – 1:30 pm	
20 min 1:30-1:50	Dinámica	EPPS-UNA
2:00 horas 1:50 - 3:50	Conclusión de <u>redacción</u> del Marco de Políticas e inicio de documento <u>presentación</u> para el Concejo Municipal	EPPS-UNA Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal Junta Vial Cantonal
15 min	Refrigerio 3:50-4:05pm	
40 min 4:05 - 4:45	Se concluye el documento presentación para el Concejo Municipal	EPPS-UNA Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal Junta Vial Cantonal
15 min 4:45 -5:00	Cierre de la Actividad y asignación de tareas (incluido el documento de aprobación del Concejo Municipal del Marco de Políticas de Gestión Vial Cantonal) Evaluación del módulo III	EQUIPO EPPS-UNA

Anexo 2. Matriz de trabajo utilizada en el Módulo III

Formulación o Actualización del Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal

Actividades propuestas para dicho módulo:

1. Presentación sobre políticas por parte de los facilitadores.
2. Solicitar a cada Municipalidad que identifiquen las principales problemáticas y expectativas de la red vial.
3. Elaborar las políticas y comentar su potencial viabilidad, utilizando la matriz correspondiente.
4. Cada UTGVM prepara en conjunto con la Junta Vial la presentación que se efectuará al Concejo Municipal.
5. Incorporar las políticas del plan al documento que se va construyendo para el PCDSVC. (Capítulo V: Incluye redacción, formato y metodología)

Desarrollo

1. Presentación

2. Resumen de las características de la red vial del cantón

--

3. Políticas

Considerar los siguientes puntos:

- Expectativa de desarrollo del cantón (comunidad y gobierno local).
- Potencialidades del cantón (turismo, agricultura y servicios-comercio-producción).

Ejemplo:

Políticas	Metas	Análisis /Viabilidad
Facilitar la accesibilidad a las zonas turísticas del cantón	En el año 1 Acceso en buen estado al distrito de Tamarindo	<p>Financiera: Existen los recursos financieros necesarios y considerando que los caminos actualmente permiten la accesibilidad, el trabajo consistiría en mantener esa condición y si se puede generar desarrollo.</p> <p>Ambiental: Desde el punto de vista ambiental se estarán rotulando los tramos de interés ambiental y de protección a la fauna</p> <p>Económica: Crear las condiciones para el desarrollo la empresa turística del cantón</p> <p>Social: Facilitar a la población el acceso a zonas de recreación</p> <p>Político-Legal: Interés del cantón por generar el crecimiento económico</p>
Estas políticas deben estar relacionadas con lo planteado en el plan de desarrollo cantonal (la misión, visión y objetivos relacionados al plan)		

RECORDAR DE ACUERDO A LA NORMATIVA:

El Reglamento al Art. 5 b) de la Ley 8114 establece que las UTGVM sólo deben atender los caminos cantonales no las rutas nacionales

La ley establece que las UTGVM deben dar prioridad al mantenimiento y la conservación de las rutas cantonales

ANEXO 3. Registro fotográfico y lista de asistencia del Módulo III

Registro fotográfico



26 de enero-2016. Formulación de políticas. Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Presentación sobre políticas. Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Formulación de políticas. Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Formulación de políticas. Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Formulación de políticas.
Salón Parroquial Siquirres.



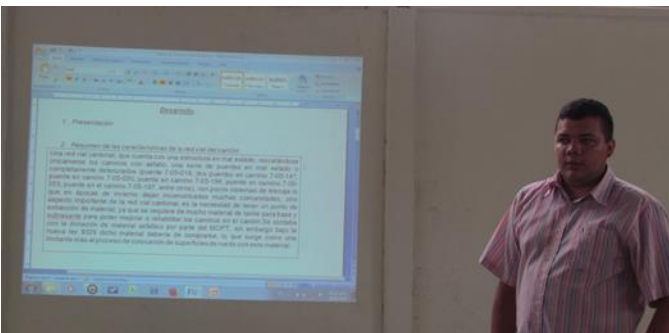
26 de enero-2016. Formulación de políticas.
Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Formulación de políticas.
Salón Parroquial Siquirres.



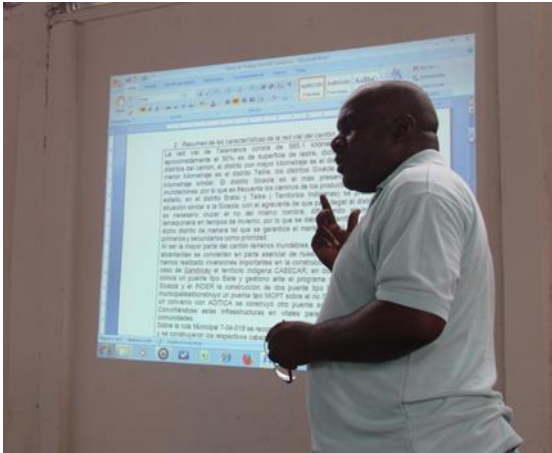
26 de enero-2016. Formulación de políticas.
Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Políticas Municipalidad de
Matina. Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Políticas Municipalidad
de Sarapiquí. Salón Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Políticas
Municipalidad de Tamanca. Salón
Parroquial Siquirres.



26 de enero-2016. Formulación de
políticas. Salón Parroquial Siquirres.

Lista de asistencia



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES - ESCUELA DE PLANIFICACIÓN Y PROMOCIÓN SOCIAL – UNIVERSIDAD NACIONAL
LANAMME – UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Fecha:	Martes 26 de Enero del 2016
Actividad:	Módulo III. "Formulación o Actualización del Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal".
Lugar- hora:	Salón Parroquial de Siquirres. 8:00 am - 5:00 pm

Participantes

NOMBRE Y APELLIDOS	INSTITUCION Y PUESTO	NUMERO DE TELEFONO	CORREO ELECTRONICO	FIRMA
1. Yadiria Rodríguez B.	Munic. Matina Regidora	8831-1325	yparroqui55@hotmail.com	[Firma]
2. Bryan Navarro H.	Muni. Parra Promotor	8316-6218	soledadnavarro15@hotmail.com	[Firma]
3. George Brown Hudson	Muni. Talamanca	8388-4525	nelibrown@entelcomsa.com	[Firma]
4. Flavio Mora Mora	M. Siquirres	8859-9087	jf2-m013@gmail.com	[Firma]
5. Roger Hunter Jimenez	M. Siquirres Vial	8840-2250	rujiking@gmail.com	[Firma]
6. Guido Ruiz B.	M. Siquirres	8889-3035	gvr2@Siquirres.go.cr	[Firma]
7. Enrique Joseph J.	M. Talamanca	8552-1966	enriquejoseph@gmail.com	[Firma]
8. Esteban Montenegro	D.G.M. MOPR	7050-0052	smontenegro@mopr.gob.cr	[Firma]



NOMBRE Y APELLIDOS	INSTITUCION Y PUESTO	NUMERO DE TELEFONO	CORREO ELECTRONICO	FIRMA
9. Jazmin Pereira Ortega	UNA	8794 76 11	j.pereira19@gmail.com	[Firma]
10. Ritu Gamboa	UNA	8828 9919	rgamboa55@yahoo.com	[Firma]
11. Angel Ortega	UNA	8829 7708	ortega_angel@hotmail.com	[Firma]
12.				
13.				

ANEXO 4. Acuerdos de los Concejos Municipales, por municipalidad.

Sarapiquí



MUNICIPALIDAD DE SARAPIQUI SECRETARÍA DEL CONCEJO MUNICIPAL

SCM-12-2016
27 de enero 2016

Flavio Mora Moraga
Promotor Social
Municipalidad de Sarapiquí

Estimado señor:

Ref.: Transcripción de Acuerdo del Concejo Municipal

Para su conocimiento y fines consiguientes, le transcribo el acuerdo tomado por el Concejo Municipal del cantón de Sarapiquí, en su Sesión Extraordinaria No.01-2016, Artículo 3, celebrada el miércoles 27 de enero de 2016; que a la letra dispone:

ACUERDO 1. Con respecto a su solicitud de una sesión extraordinaria para presentar las Políticas del Plan Quinquenal 2016, se acuerda en firme y por unanimidad aprobar las Políticas del Plan Quinquenal 2016.

Cordialmente,

Digna Jarquín Martínez
Secretaria del Concejo Municipal



Talamanca

ACTA 1-2016

SESIÓN ORDINARIA DE LA JUNTA VIAL CANTONAL DE TALAMANCA, CELEBRADA EL DÍA VEINTINUEVE DEL DOS MIL DIECISEIS, EN LA SALA DE REUNIONES DE LA OFICINA DE LA UNIDAD TÉCNICA DE GESTIÓN VIAL MUNICIPAL AL SER LAS DIEZ Y QUINCE DE LA MAÑANA.

1. ARTICULO N°1: CONFIRMACIÓN DEL QUÓRUM

Sr. Melvin Cordero Cordero	Alcalde Municipal
Ing. Manuel Ignacio León Guido	Director de la UTGVM
Sr. George Brown Hudson	Concejo Municipal.
Sr. Ruperto Rojas Torres	Concejos de Distritos.
Sr. Edwin Patterson Bent	Unión Cantonal de Asociaciones de Desarrollo de Talamanca.

Ausentes con justificación:

El señor Ruperto Rojas Torres, representante de Concejos de distritos .

Preside la sesión: Melvin Cordero Cordero

5. ARTICULO N°5: ASUNTOS URGENTES.

Considerando que:

La Formulación de la Red Vial Cantonal PRVC-1, MOPT – BID. El plan quinquenal de la UTGV de la municipalidad o Actualización del Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal, en el marco del programa de rehabilitación presentado con 4 políticas que deben ser aprobadas por el Concejo Municipal.

9. ARTICULO N° 9: MOCIONES Y ACUERDOS.

ACUERDO 2-01-2016.

ACUERDA APROBAR LAS CUATRO POLÍTICAS DEL PLAN QUINQUENAL QUE HAN SIDO DISEÑADAS POR LA UTGV DE LA MUNICIPALIDAD DE TALAMANCA, LAS MISMA YA FUERON PRESENTADAS AL CONCEJO MUNICIPAL Y ESTE ESTÁ A LA ESPERA DE LA APROBACIÓN DE LA JVC PARA TOMAR EL ACUERDO CORRESPONDIENTE, POR LO QUE SE ELEVA AL CONCEJO MUNICIPAL PARA SU APROBACIÓN DEFINITIVA.

APROBADO POR 3 VOTOS A FAVOR.

Matina

MUNICIPALIDAD DE MATINA
Secretaria Municipal
concejomunimatina@gmail.com

Rode Ramírez Dawvison
Secretaria Municipal

Certifica;

La suscrita en calidad de Secretaria del Concejo Municipal, certifico el acuerdo adoptado por el Concejo Municipal de Matina, según el Artículo Noveno de la Sesión Extraordinaria número cuatrocientos ochenta y cuatro (484), celebrada el día 03 de febrero del año 2016, que dice:

Considerando:

Que en la Sesión Extraordinaria No. 484 del Concejo Municipal la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal hizo la presentación del proceso de formulación del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal (Marco de Políticas del plan), con el fin de poder elaborar el plan quinquenal de la Unidad Técnica de Gestión Vial.

Por tanto:

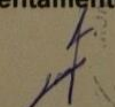
ACUERDO UNICO


El Concejo Municipal de Matina una vez conocido y analizado el Marco de Políticas del plan para la elaboración del PCDSVC, acuerda aprobar en todas sus partes el Marco de Políticas del Plan.

MOCIÓN APROBADA POR UNANIMIDAD. SE DISPENSA DEL TRÁMITE DE COMISIÓN. ACUERDO FIRME, DEFINITIVAMENTE APROBADO.

Expido la presente certificación en lo conducente a solicitud del interesado, el día cuatro de febrero del año dos mil dieciséis, de conformidad con el artículo cincuenta y tres, inciso c) del Código Municipal vigente. Es todo.-

Atentamente,


Rode Raquel Ramirez D.
Secretaria Municipal
Municipalidad de Matina



ANEXO 5. Evaluación del Módulo III y del equipo de trabajo por parte de los participantes.

A continuación se presentan los gráficos y el análisis sobre la opinión de los siete participantes en el proceso de construcción de las políticas que serán pilar para la redacción del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal de los diferentes gobiernos locales participantes de Sarapiquí, Matina y Talamanca.

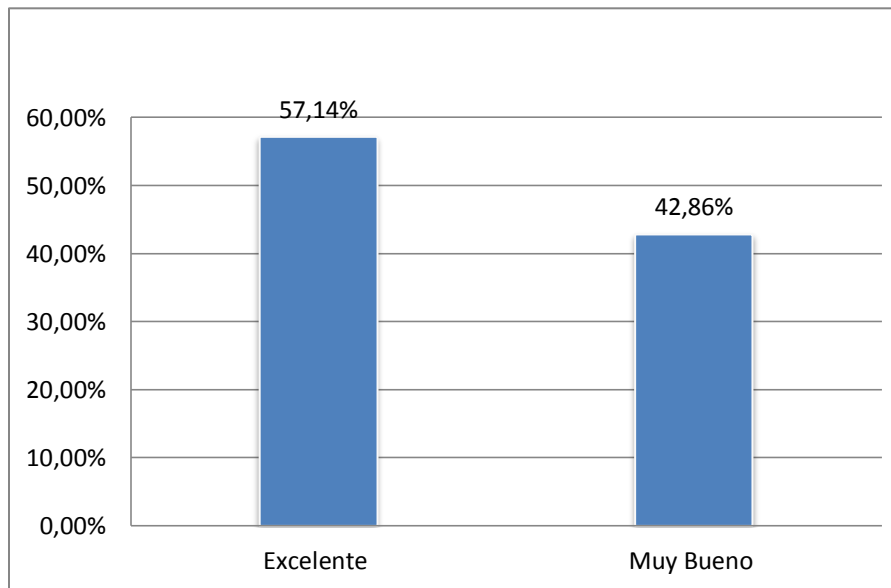


Figura 1. Relevancia y Valor Práctico del Tema respecto a sus funciones sustantivas o requerimientos de la Municipalidad. Distribución porcentual de opiniones.

Para las tres municipalidades, el contenido del módulo resulta de gran relevancia para su aplicación, calificando un 57,14% como excelente. El restante 42,86% considera que es muy bueno, por lo que, para ambos casos, se percibe que la práctica que llevaron a cabo al formular las políticas y exponerlas a la plenaria, les permitió empoderarse del tema y así llevarlo de manera segura hasta su municipalidad.

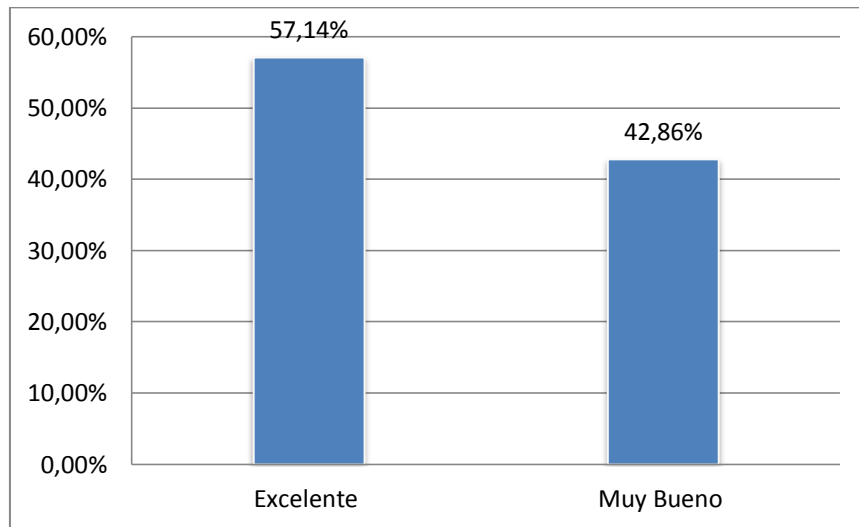


Figura 2. Contenidos del Módulo – Calidad de las Presentaciones. Distribución porcentual de opiniones.

Los contenidos de este módulo fueron para todos los participantes muy buenos-excelentes, lo cual también se visibilizó en la práctica con el interés y empeño que tuvieron durante la formulación de las políticas para el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial de su cantón. El repaso de la presentación sobre políticas generó espacios de discusión sobre su concepción de las mismas y entre todos generaron una opinión que posteriormente facilitó el trabajo.

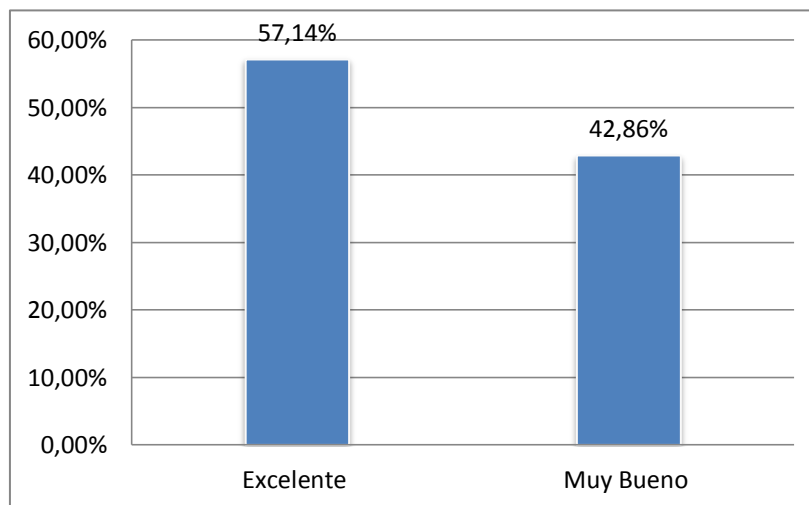


Figura 3. Capacidad y desempeño de los facilitadores – Dominio de la materia, facilidad para explicar y para motivar al grupo. Distribución porcentual de opiniones

Los participantes del módulo se sintieron apoyados y motivados por los facilitadores durante la formulación de las políticas, esto destaca el compromiso y esfuerzo que realizan los mismos por tener un adecuado manejo de la temática, así como también la empatía para reconocer las particularidades de cada cantón y así adecuar los aportes para la realidad de cada uno.

Más del 50% considera que los facilitadores tienen una calificación de excelente.

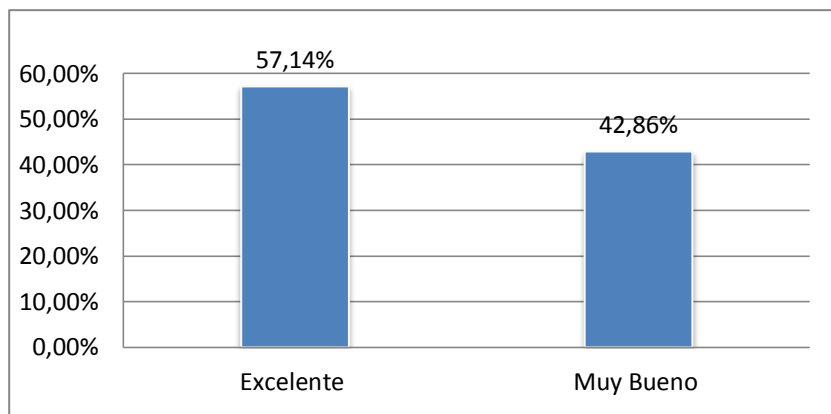


Figura 4. Metodología utilizada – Empleo de recursos didácticos. Distribución porcentual de opiniones.

Una adecuada metodología de trabajo es un elemento primordial para alcanzar el objetivo de cualquier proceso. En este caso, el "aprender haciendo" tuvo una gran aceptación por parte de los participantes puesto que les genera cierto grado de compromiso y responsabilidad sobre el trabajo que realizan.

Dicha metodología permitió que al final del módulo, cada municipalidad contara con sus políticas para el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial, listas para ser presentadas ante el Concejo Municipal respectivo; pero antes de eso, tuvieron la oportunidad de presentarlas a sus compañeros para recibir aportes por parte de los mismos. Por ello, la metodología recibió una calificación de excelente por un 57, 14%.

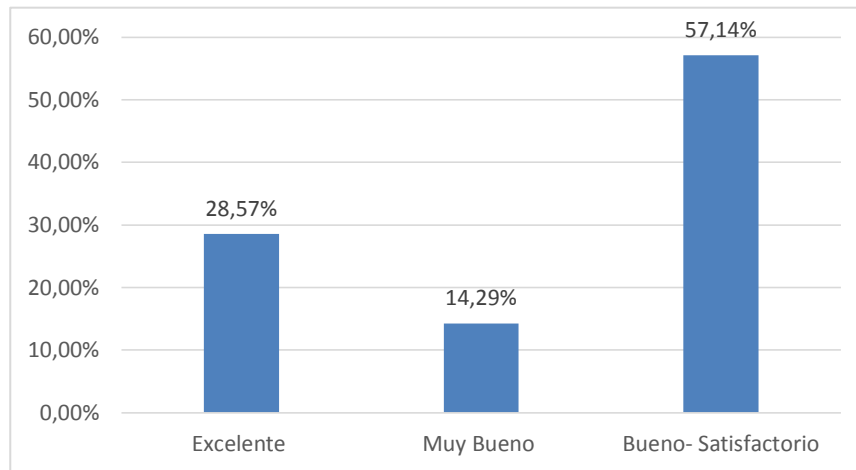


Figura 5. Condiciones del lugar – Infraestructura, ruido, temperatura, otros. Distribución porcentual de opiniones.

De todo este módulo, las condiciones del lugar de trabajo es el aspecto con menor aceptación por parte del equipo de trabajo, para un 42,86% es muy bueno-excelente, y un importante 57,14% considera que fue bueno o satisfactorio. El lugar de reunión fue el salón parroquial de Siquirres, ya que el espacio utilizado regularmente en la UNED no se encontraba disponible.

Las variables que más influyeron en esto fue que aunque el lugar era espacioso, no se contaba con aire acondicionado y los ventiladores del lugar casi no funcionaban, además al inicio de las actividades el sol dificultaba la visualización de las filminas de la presentación. El mobiliario del lugar tampoco era el más óptimo para una sesión de trabajo de más de 5 horas.

Cabe resaltar que durante el desarrollo del módulo los facilitadores intentaron cambiar de lugar, a un aula que estaba contiguo al salón, sin embargo, los participantes al final decidieron no hacerlo.

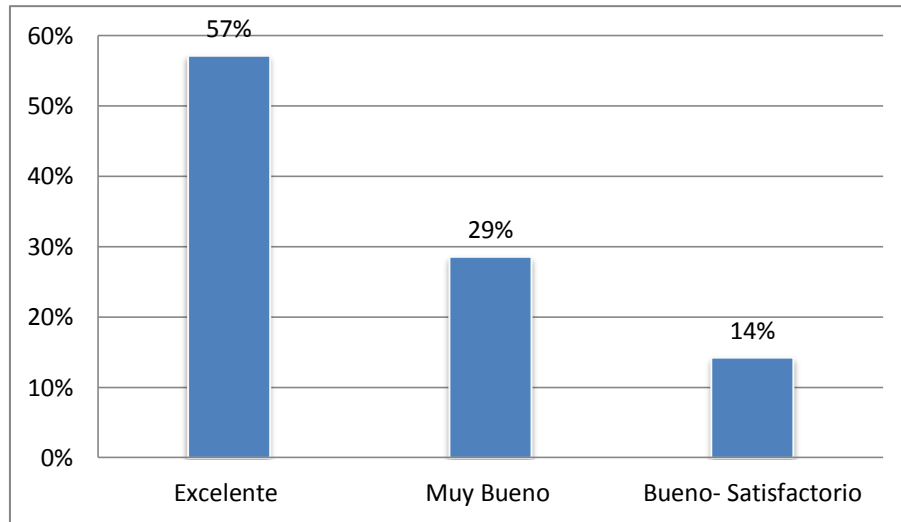


Figura 6. Logística – Alimentación. Distribución porcentual de opiniones.

Una adecuada alimentación influye en el desempeño del equipo. Para este módulo no se presentó problema alguno y se contó con almuerzo y meriendas sustanciosas y gustadas por los participantes, quienes le dieron una calificación de muy bueno-excelente (el 86%), solamente un 14% consideró que fuese bueno-satisfactorio.

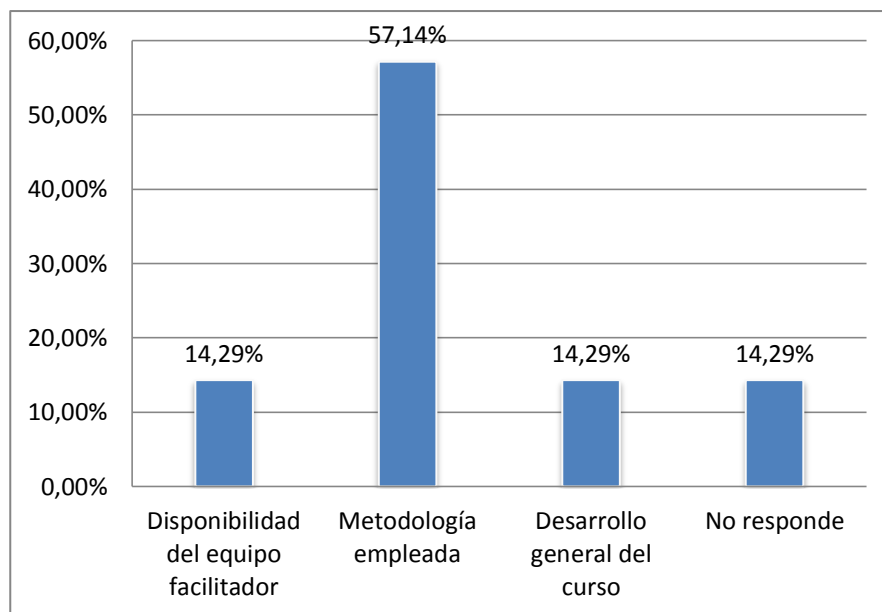


Figura 7. Lo mejor del curso. Distribución porcentual de opiniones por Tema

En cuanto a lo mejor del curso, se confirma que la metodología empleada fue del completo agrado de los participantes, más de 50% así lo manifestó. La disponibilidad del equipo facilitador y en general, el desarrollo del curso consideran fue muy atinado con la temática a tratarse.

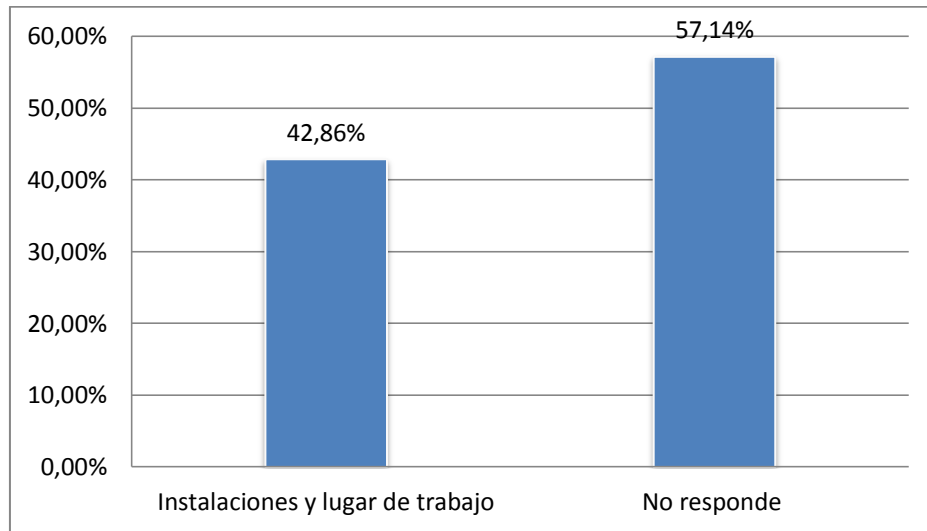


Figura 8. Aspectos que se deben mejorar del curso. Distribución porcentual de opiniones por tema.

Nuevamente, se destaca que las instalaciones del lugar de trabajo no fueron las más óptimas para el desarrollo del módulo, sin embargo al final todos los equipos de trabajo concluyeron las políticas en un tiempo menor al estimado y el 57,14% de los participantes consideró que no había ningún otro aspecto por mejorar.

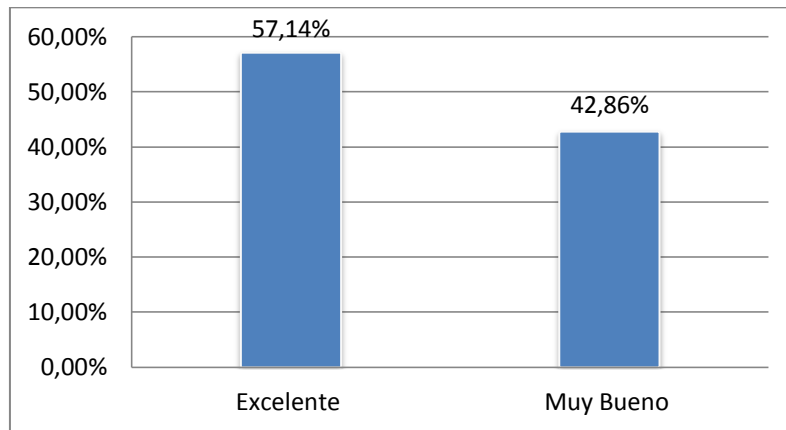


Figura 9. Nota general de la Actividad. Distribución porcentual de opiniones.

En conclusión, el desarrollo de este módulo III sobre formulación o actualización del Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal de la Región Caribe fue excelente para un 57,14% de los participantes y el restante 42,86% lo considera muy bueno, por lo que se puede deducir que para el total de los participantes se cumplieron los objetivos y se obtuvo un importante insumo para el plan en formulación.