

ACTA N° 007-11

Reunión Ordinaria número siete que celebra la Junta Vial Cantonal, el día seis del mes de julio del dos mil once, una vez comprobado el quórum se inicia la misma al ser las catorce horas con diez minutos, quien preside es el Licenciado Luis Mendieta Escudero, Presidente de ésta Junta Vial Cantonal.

MIEMBROS PRESENTES

1. Lic. Luis Mendieta Escudero, Alcalde Municipal
2. Ing. Herberth Barboza Vargas, Director Regional X del MOPT
3. Lic. Rafael Zúñiga Arias, Representante de Concejos de Distrito
4. Ing. Juan Carlos Fonseca Ramírez, Director Unidad Técnica de Conservación Vial

AUSENTES

Licda. Cira Obando Granados, Representante Regidores Municipales
Lic. Manuel Alfaro Jara, Representante Unión Cantonal de Asoc. Desarrollo Integral

OTROS PARTICIPANTES

Sr. Eduardo Torres Alvarado, Asistente Dirección Regional X MOPT
Lic. Roy Chacón Monge, Coordinador Administrativo UTCV
Licda. Lauren Salazar Fonseca, Promotora Social
Srita. Adriana Herrera Quirós, Secretaria Conservación Técnica Vial
Licda. Ivannia Carvajal Obando, Planificación Institucional
Lic. Adán Barahona Chavarría, Técnico UTCV
Sr. Martín Fonseca Rodríguez, Técnico de Caminos

AGENDA

Comprobación del quórum y apertura.

1. Aprobación del contenido de las actas:
 - a) Acta Ordinaria N° 006-11
 - b) Acta Extraordinaria N° 004-11
2. Trámite Correspondencia
3. Presentación Plan Quinquenal
4. Modificación Interna Presupuestaria PMP-005-11-SCT
5. Convocatoria a sesión extraordinaria para análisis Presupuesto Ordinario 2012
6. Presentación Informe Presupuestario Ley N° 8114, cierre a Junio del 2011.
7. Varios

Cierre Sesión

Para dar inicio a la presente sesión, el Licenciado Luis Mendieta Escudero, Presidente de ésta Junta Vial, brinda cordial bienvenida a los señores presentes.

Artículo 1: Aprobación contenido de las Actas:

Seguidamente con el propósito de iniciar con la agenda del día, el Licenciado Luis Mendieta, Presidente de ésta Junta Vial Cantonal, procede a solicitar a los señores miembros de la Junta Vial, la aprobación de las siguientes actas:

a. Acta Ordinaria N° 006-11

Por no haber observaciones ni objeciones a la misma, se da por aprobada con cuatro votos positivos.

b. Acta Extraordinaria N° 004-11

Por no haber observaciones ni objeciones a la misma, se da por aprobada con cuatro votos positivos.

Artículo 2: Trámite de correspondencia

1. Se recibe documento suscrito por el señor Frederik Pincay, Concejal del distrito de San Isidro, donde solicita la intervención de dos tramos de las calles principales del Residencial Villa del Sol en Barrio Sinaí. Asimismo, señala que la comunidad cuenta con dinero para pagar el material lastre, por lo que requieren de la maquinaria para su colocación.

Al respecto, el señor Presidente solicita se realice inspección con la finalidad de verificar las necesidades reales del camino.

2. Se recibe CIR-025-11-DAM, suscrita por la Alcaldía Municipal, donde remite documento del Ministerio de Hacienda donde hace referencia a Directriz de la República sobre la sana gestión de los recursos financieros del Estado, mediante la austeridad y la reducción del gasto público, los cuales se logran con la racionalización de uso de los mismos, por lo que instan a la institución a tomar medidas de austeridad conforme al carácter de ente gubernamental.

Por lo anterior, el señor Alcalde solicita efectuar las coordinaciones necesarias para presentar en el plazo de ley un plan de austeridad y reducción de gastos de acuerdo a los servicios que se brindan.

Con base a lo anterior, el Licenciado Luis Mendieta indica que se tome nota.

3. Se recibe CIR-004-11-PHM, suscrito por el Proceso de Hacienda Municipal, donde informan acerca de la nueva fórmula para Solicitud para adquisición de bienes y/o servicios.

Referente a lo anterior, el señor Presidente indica que se toma nota.

4. Se recibe CIR-001-11-SSC, suscrita por la Secretaria Municipal donde informan acerca del nuevo horario de atención a los usuarios, el mismo será de lunes a jueves de 7:00 a.m. a 4:00 p.m. y los viernes de 7:00 a.m. a 3:00 p.m.

Al respecto, el señor Presidente indica que se toma nota.

5. Se recibe copia de documento de la Asamblea Legislativa donde se emite Aviso de Incapacidades por Enfermedad y Licencias correspondiente al señor Manuel Alfaro Jara, quien se encuentra incapacitado del 31 de mayo al 28 de junio del presente año. Asimismo, el señor Alfaro Jara realiza por este medio la justificación de ausencia a la sesión extraordinaria N° 004-11 llevada a cabo el 13 de junio del 2011.

De acuerdo a ello, el Licenciado Luis Mendieta indica que se toma nota.

6. Se recibe TRA-819-11-SSC, suscrita por la señorita Karen Arias, Secretaria del Concejo Municipal, en donde informa acerca de la homologación de la Modificación Interna Presupuestaria PMP-002-11-SCT.

Con base a la transcripción anterior, el señor Presidente indica que se tome nota.

7. Se recibe TRA-820-11-SSC, suscrita por la señora Karen Arias, Secretaria del Concejo Municipal, en donde informa acerca de la homologación de la Modificación Interna Presupuestaria PMP-004-11-SCT.

Al respecto, el señor Presidente indica que se toma nota.

8. Se recibe documento suscrito por el señor Rafael Campos Benavides, Presidente del Comité de Caminos de Calle Alvarado, donde solicita inspección y suministro de alcantarillas para ser colocadas en el cruce público en Calle Alvarado, específicamente en la entrada al INVU de Barrio San Martín, además solicitan la construcción de cabezales para un paso ubicado 100 metros antes del tanque de agua situado en la misma calle.

Al respecto, el señor Presidente solicita se realice inspección con la finalidad de verificar las necesidades reales del camino.

9. Se recibe OFI-2839-11-DAM, suscrito por la Alcaldía Municipal, donde remiten documento suscrito por el señor Diego Salazar Miranda, Sindico del distrito de Pejibaye, en el cual solicitan al Concejo Municipal y a la Administración tomar en cuenta todos los caminos del distrito para su respectiva reparación ya que todos son importantes y los vecinos tienen derecho a que estos sean reparados, además solicitan que sean tomados en cuenta los caminos codificados y los no codificados.

Con base a lo anterior, el Ingeniero Herberth Barboza Vargas, Director Regional del MOPT, realiza su intervención para indicar que en estos casos es difícil decirle a las comunidades que no es posible atender a sus solicitudes, sin embargo, debemos basarnos en la capacidad instalada ya que no se pueden realizar obras más allá de los compromisos adquiridos, esto siempre y cuando las circunstancias lo permitan.

En respuesta a ello, el señor Presidente añade que es una realidad, además, nosotros llevamos a cabo las intervenciones basados en una programación que se conformó con el propósito de atender las prioridades de los caminos del cantón, para ello, se toma en cuenta a los Síndicos los cuales remiten un listado de los caminos más urgentes de intervenir.

De acuerdo con ello, el Licenciado Rafael Zúñiga, representante de los Síndicos agrega que es muy importante seguir priorizando dado que no es posible atender todas las solicitudes.

- 10.** Se recibe copia de OFI-2897-11-DAM, suscrito por la Alcaldía Municipal al Ing. Juan Carlos Fonseca, donde remiten copia de nota del señor José Luis Garita, Presidente de la ADI de San Gerardo de Rivas, donde solicitan alcantarillas, cemento y vagonetas para mejorar la infraestructura vial de la comunidad.

De igual manera, los ingenieros Herbert Barboza y Juan Carlos Fonseca reiteran su opinión sobre las intervenciones que se realizan de acuerdo a nuestra capacidad instalada y las labores que se realizan con base a una programación establecida, lamentablemente, lo solicitado no se encuentra contemplado.

- 11.** Se recibe copia de OFI-3028-11-DAM, suscrito por la Alcaldía Municipal al Ing. Juan Carlos Fonseca, donde remiten nota del señor Ferdinando Segura, Síndico de Barú, en la cual solicita se incluya dentro de la programación todos los caminos del distrito, ya sean programados y no programados, asimismo, se ordene la ejecución de los mismos.

Al respecto el señor Presidente indica que se tome nota y se determina que esta nota es similar a la enviada por el Síndico de Pejibaye, por lo que es de suma importancia priorizar y acogerse a la programación establecida.

- 12.** Se recibe OFI-701-11-SCT, suscrito por el Ing. Juan Carlos Fonseca Ramírez, Director de la Unidad Técnica de Conservación Vial, en donde remite OFI-449-11-SCT, referente a respuesta a solicitud presentada por el Comité de Caminos del Rosario de Pacuar con respecto a socavación de un paso de alcantarilla. Para ello se requiere de 5 m³ de piedra bruta, 2m³ de arena y 15 sacos de cemento.

Por lo anterior, el Ingeniero Juan Carlos Fonseca Ramírez, indica que el cemento que actualmente tenemos es para la fábrica de alcantarillas y se si utiliza para otros fines dejaríamos de construir las alcantarillas requeridas para los proyectos ya programados, es por ello, que eleva esta petición a la Junta para su análisis.

Con base a ello, el señor Presidente consulta al Ingeniero acerca de si existe urgencia de intervenir este paso, al respecto, responde que es necesario habilitarlo para que no ceda y caiga, esto depende de cómo este el invierno este año y que pueda aguantar.

Referente a ello, el señor Presidente indica que se dejará pendiente entre las prioridades en cuanto ingresen recursos que se puedan invertir en este caso.

- 13.** Se recibe OFI-628-11-SCT, suscrito por el Ing. Juan Carlos Fonseca, en el cual remite el presupuesto requerido para la construcción de un puente de caja en Pueblo

Nuevo de Rivas, dado que el paso existente no abastece el caudal de la quebrada, esto a solicitud del señor Oscar Mena, vecino de la localidad.

El Licenciado Luis Mendieta consulta acerca del monto requerido para esta obra, el Ingeniero Juan Carlos ¢4.000.000⁰⁰.

Al respecto, el señor Presidente agrega que por el momento no contamos con estos recursos, por lo que de igual forma se tendrá pendiente entre las prioridades.

Asimismo, el Ingeniero Herberth Barboza agrega que sería importante realizar un listado con estos casos pendientes, con el fin de que sean analizados.

El señor Presidente acierta en lo dicho por el señor Ingeniero y agrega que es importante tomar en cuenta estos casos y buscar coordinación por ejemplo con el MOPT para brinda solución a los mismos.

- 14.** Se recibe copia de OFI-058-11-BMA, suscrito por el señor Carlos Estrada Mena, encargado de Maquinaria Municipal, con fecha del 24 de mayo, donde remite informe de ingreso de la maquinaria municipal al camino conocido como Playa Verde, 1-19-738, distrito de General.

Referente a lo anterior, el señor Presidente consulta al señor Martín Fonseca que si este camino es público, en respuesta a ello el señor Fonseca responde que en efecto si es público.

Se toma nota.

- 15.** Se recibe copia de OFI-072-11-BCA, suscrito por el señor Martín Fonseca, Caminos Vecinales, donde informa que de acuerdo al listado de caminos suministrado por el MOPT, los caminos pertenecientes al sector de La Playa, Santa Elena, distrito de General son los siguientes:

1-19-737	(ENT.C.35)SANTA ELENA,ESCUELA.	PLAYA VERDE,FIN CAMINO PUBLICO	1,2 km
1-19-738	(ENT.C.737)PLAYA VERDE.	FINCAS GUZMAN PORTUGUEZ,F.CAMI	1,3 km
1-19-739	(ENT.C.738)PLAYA VERDE.	(ENT.C.35)SANTA ELENA(GENERAL)	1,2 km
1-19-740	(ENT.C.737)PLAYA VERDE.	CALLE HERIBERTO FONSECA,FINCAS	0,2 km

Asimismo, señala que con base a la verificación física realizada en el sitio, se puede indicar que los caminos establecidos en el listado, son tal y como se indican en el mismo, además, no se observan otros caminos adyacentes a estos. Cabe destacar que estos caminos se encontraban totalmente abiertos y libre de obstáculos que impidan el libre tránsito.

Con base a lo anterior, el señor Presidente indica que este informe ya fue trasladado al Concejo Municipal, por lo que se toma nota.

- 16.** Se recibe nota vía correo electrónico enviado a los señores Alcaldes de la provincia de San José, suscrita por la Licda. Jackeline Selva Ortiz, donde solicita enviar lo más antes posible la actualización de los proyectos remitidos para optar por el préstamo

del BID, dado que el mismo se encuentra en Asuntos Hacendarios para ser aprobado, por lo que es necesario e indispensable contar con dicha información.

Con base a lo antes descrito, el señor Presidente comunica que esta información se deberá presentar en este mes.

Asimismo, el señor Martín Fonseca y el Ingeniero Juan Carlos Fonseca, añaden que actualmente se están realizando los inventarios de caminos con el fin de contar con todos los datos necesarios.

El Ingeniero Barboza Vargas agrega que hay que recordar que para los caminos que se van intervenir el BID aporta un 75% y las Municipalidades 25%, por todo lo que se invierta en ellos se deberá documentar para tomarlo en cuenta en los recursos del BID.

- 17.** Se recibe copia de DAFV-197-2011, enviado por la Fracción del Partido Liberación Nacional, donde solicitan informar al Concejo Municipal que la Comisión Permanente de Asuntos Hacendarios tiene para su tramite la aprobación del contrato entre la República de Costa Rica y el BID.

No obstante, los señores Diputados han observado que el interés del llamado grupo "Alianza por Costa Rica", integrado por 5 fracciones políticas, es retrasar innecesariamente la aprobación pronta de esta Ley.

Dado esto, solicitan al señor Alcalde de la Municipalidad de Pérez Zeledón colaboración para que se tome el respectivo acuerdo municipal y se comunique a la Asamblea Legislativa, con el objetivo de contar con los recursos de este crédito para financiar los planes en la red vial cantonal y de esta forma se exija respeto a las prioridades en la red vial que han sido definidas con anterioridad.

Con base a ello, el Ingeniero Herberth Barboza añade que para ello el BID tiene su normativa.

- 18.** Se recibe copia de OFI-607-11-SCT, suscrito por el Ing. Juan Carlos Fonseca Ramírez, donde brinda respuesta a solicitud presentada por el Comité de Vecinos de San Rafael de Platanares, donde solicitan reparación del camino Linda Vista, el cual se encuentra deteriorado, para ello se requiere de 30 viajes de material lastre.

De igual forma el señor Presidente indica que actualmente no contamos con recursos y estas labores no se encuentran programadas, asimismo, señala que por el momento no tenemos fuentes de extracción de material.

- 19.** Se recibe copia de TRA-754-11-SSC, suscrito por la señorita Karen Arias, Secretaria del Concejo Municipal, donde remite documento de la Federación Metropolitana de Municipalidades (FEMETROM), acerca de varios acuerdos tomados con respecto a la red vial:

“Se acuerda, en relación con el Proyecto de Ley *“Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal”*, presentado a las sesiones extraordinarias de la Asamblea Legislativa Expediente N° 18001, por el Gobierno de la Republica lo siguiente: 1) Eliminar el inciso a) del artículo 10, respecto de los fondos del BID, por cuanto desvirtúan lo establecido en el artículo 170 constitucional, que determina que los recursos son presupuestarios ordinarios, 2) Modificar el inciso b) del artículo 10, en el sentido de retrotraer el primer aporte presupuestario del 1,5% para iniciar el primero de enero del 2013, siendo que ya se habría dejado de girar los años 2010, 2011 y 2012, 3) Modificar el Inciso b) del artículo 10, eliminando el condicionamiento de alcanzar una carga tributaria mayor al 15.9 del PIB pues esta disposición legal no puede poseer la característica de modificar la Constitución Política en ninguno de los términos allí establecidos, 4) Incluir en el proyecto la transferencia de lo relativo a la seguridad y ordenamiento vial de las vías cantonales (pues es *atención plena y exclusiva*) incluyendo el porcentaje presupuestario que tal transferencia incluye. Esta inclusión puede lograr que si estamos tratando de temas propios de la descentralización y a lo mejor se califique la constitucionalidad, pues no se puede descentralizar territorialmente las vías cantonales., 5) Se requiere aumentar el porcentaje de aporte de la Ley 8114 a las Municipalidades, y se propone que sea en condiciones de igualdad (50% y 50%), 6) Se reitera la solicitud a la señora Presidenta de la República de atender al Concejo Metropolitano de Alcaldes, con el propósito de presentar varias propuestas vinculadas con el Plan de Gestión de Riesgo y Ordenamiento Territorial.”

Con respecto a lo anterior, el señor Presidente indica que esta información es de suma importancia ya que se pretende aumentar nuestros ingresos.

20. Se recibe copia de OFI-605-11-SCT, suscrito por el Ing. Juan Carlos Fonseca Ramírez, en el cual remite informe de inspección realizada en Calle al Bar el Camarón, La Trocha, Daniel Flores, donde los vecinos del lugar solicitan la reparación del camino, para ello se requiere de 5 viajes de material lastre para ser colocados en los lugares que hay baches y erosiones a lo largo de 400 metros del camino.

Referente a la anterior solicitud, el señor Presidente indica que las labores solicitadas no se encuentran contempladas dentro de la programación, de igual forma se estimará dentro de lo pendiente.

21. Se recibe copia de OFI-610-11-SCT, enviado por el Ing. Juan Carlos Fonseca R., mediante el cual remite informe de la situación actual en que se encuentra el proyecto construcción de Tratamiento Superficial Bituminoso Pedregoso – El Hoyón.

- *Este proyecto fue incluido dentro del programa de trabajo del periodo 2008, el cual fue aprobado por la Junta Vial Cantonal en sesión ordinaria N° 006-07, el día 06 de julio del 2007, en conjunto con los proyectos de Cuesta Calayo y Calle Rojas, mismos ubicados en la comunidad de Pedregoso.*

- *Dentro de los procedimientos a seguir, se generó un convenio con la Asociación de Desarrollo de la comunidad de Pedregoso, en donde la comunidad aportaría la piedra base colocada en el sitio para las tres obras antes mencionadas, este convenio se firma el 15 de enero de 2009 por la anterior administración y el señor Juan de Dios Rosario Madriz Picado, Presidente de la Asociación de Desarrollo Integral de Pedregoso en ese momento.*
- *Posterior a ello, se procede a realizar las respectivas solicitudes de materiales y servicios al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con el fin de obtener los insumos necesarios para llevar a cabo esta obra, como por ejemplo la Solicitud N° 2008-473, donde se destinan la cantidad de 30.356 litros de Emulsión Asfáltica, bajo la modalidad de donación por parte del Ministerio y el préstamo de un distribuidor de emulsión asfáltica bajo el marco de convenio de cooperación interinstitucional.*
- *Aunado a lo anterior, como parte del aporte municipal, este Sub Proceso emite el documento ABS-318-08-SCT, para iniciar el trámite de compra de 50 m3 de polvo de piedra, 75 m3 de piedra quinta y 145 m3 de piedra cuarta, asimismo, la ABS 415-08-SCT con el fin de contratar un distribuidor de agregados por 100 horas, esto por cuanto la Municipalidad no cuenta con este tipo de equipo especializado.*

Con respecto al avance de este proyecto, es importante señalar que el mismo ha sufrido atrasos por distintos factores que han interrumpido su ejecución, entre ellos podemos citar los siguientes:

1. *Como ya nos referimos anteriormente, para efectos de realizar este proyecto, se conformó un convenio de cooperación donde la comunidad aportaría la piedra base colocada en el sitio, no obstante, al momento de requerir este material, la comunidad no contaba con los recursos para la adquisición del mismo por lo que se procedió con la continuación de la programación respectiva, quedando el proyecto de posterior a la ejecución de los demás proyectos dispuestos.*
2. *Por otra parte, en el mes de mayo del 2008, el cantón de Pérez Zeledón sufrió los embates de la Tormenta Tropical Alma, la cual afectó grandemente diversas zonas del cantón, esto ameritó que la Municipalidad dispusiera de todos los equipos y funcionarios posibles para la atención de esta emergencia por un largo periodo, dejando pendientes todos los proyectos que se tenían contemplados realizar.*
3. *Posterior a ello, se continuó con la ejecución de los proyectos con el fin de llevar a buen término las obras programadas, sin embargo, en el mes de noviembre del 2010 nuestro cantón se vio afectado nuevamente por las inclemencias del tiempo, por la que la presencia de la Tormenta Tropical Tomas provocó destrozos en diferentes sitios del cantón. Esta situación dio paso a un retroceso significativo en la continuidad de las obras previstas y a la fecha nos encontramos recuperando el*

tiempo invertido en la atención de la emergencia para proseguir con los proyectos propuestos en nuestro plan de trabajo.

Por último, para el presente año se tiene previsto la culminación de los proyectos de Cuadrantes de General Viejo, Cuadrantes de Cajón y el proyecto en cuestión.

Lo anterior es basado en el acuerdo tomado por la Junta Vial Cantonal en sesión ordinaria N° 001-11, del día 06 de enero del presente año, donde se programan ejecutar los proyectos de Tratamiento Superficial Bituminoso de la siguiente forma:

Proyecto	Longitud	Distrito
TSB-3 Cuadrantes de Cajón	800 mts	Cajón
TSB-3 Cuadrantes General Viejo	400 mts	General
TSB-3 Calle El Hoyón-Pedregoso	700 mts	San Isidro
Asfaltado Calle La Shell	375 mts	San Isidro

Sin embargo es de suma preocupación para este Departamento los retrasos que han presentado en dicho proyecto, aunado a esto existe una interposición de recurso de amparo interpuesto por los vecinos del lugar, así mismo existen materiales comprados por este municipio como lo son los agregados y la piedra base que es aportada por la comunidad, por otra parte es necesario adquirir el restante de dinero para realizar la contratación de dicha obra.

De acuerdo con lo anterior, el Ingeniero Juan Carlos Fonseca indica que el proyecto de General Viejo ya se concretó, el de Cajón se encuentra pendiente de aprobación ya que se encuentra incluido dentro de la PMP-001-11-SCT y otra parte corresponde a Partidas Específicas.

Con respecto a este proyecto de Cajón, el señor Ingeniero señala que actualmente la comunidad cuenta con la piedra base, no obstante, el mismo se encuentra allí desde hace tiempo al intemperie, situación que afecta la calidad del producto dado que se contamina y esto provoca problemas a la hora de colocarlo.

El señor Presidente consulta acerca del proyecto Calle La Shell, en respuesta a ello, el señor Ingeniero responde que este proyecto se presupuestó para el año 2010, no obstante, no se llevó a cabo y los recursos se destinó a combustibles y otros insumos, esto dado que en el Concejo Municipal no pasó su aprobación.

Por otra parte, en vista de que el proyecto de Calle La Shell no se presupuestó, los señores miembros comentan la posibilidad de realizar algún tipo de intervención con el fin de mejorar la superficie de ruedo y brindar mejor acceso a la misma.

El señor Eduardo Torres Alvarado, Asistente de la Región, señala que esta ruta es de suma importancia ya que esta ruta sirve de ruta alterna para la ciudad de San Isidro.

Al respecto, deciden tomar el siguiente acuerdo en firme:

SE ACUERDA: “Con la finalidad de mejorar la superficie de ruedo de la Calle La Shell, centro de San Isidro, se solicita coordinar el envío de la Compactadora propiedad del MOPT el próximo lunes.”

Se aprueba con cuatro votos positivos.

Con base al tema del tratamiento de calle Pedregoso – El Hoyón, el señor Ingeniero Juan Carlos Fonseca realiza nuevamente la explicación del caso y añade que al parecer la comunidad ya cuenta con el material y en el Plantel Municipal hay piedra, sin embargo, se requiere de los recursos para la contratación de la obra. Asimismo, ya se envió solicitud de materiales al MOPT para obtener la mezcla y emulsión requeridos.

Por otra parte, el señor Ingeniero del MOPT indica que realizará consultas al departamento de Costos de la Dirección con el fin de averiguar acerca de los materiales que se requieren para este proyecto.

Asimismo, el señor Ingeniero consulta acerca de la existencia de un convenio con la comunidad, en respuesta a ello, se le indica que en efecto existe un convenio, además hay un convenio con el MOPT para el préstamo del distribuidor de emulsión.

Los señores ingenieros acuerdan realizar las revisiones en registros del MOPT para definir el caso que aquí nos ocupa.

22. Se recibe copia de nota enviada vía correo electrónico, suscrito por Unión Nacional de Gobiernos Locales, referente a comunicado de prensa sobre la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa sobre préstamo del BID.

El mismo informa que la Comisión de Asuntos Hacendarios aprobaron en forma unánime el contrato del préstamo suscrito entre CR y el BID, para el financiamiento de los proyectos de inversión en la red vial cantonal.

Asimismo, indican que la UNGL hizo un llamado vehemente y respetuoso a los señores Diputados para que este préstamo se convierta en una realidad y modernizar la infraestructura vial. Aunado a ello, se busca cumplir el respeto al MOPT como unidad ejecutora y a las autoridades electas bajo el amparo de la autonomía municipal.

Al respecto, el señor Presidente indica que se tome nota.

23. Se recibe copia de OFI-425-11-SCT, suscrito por el Ing. Juan Carlos Fonseca R., referente al estado del puente ubicado en Barrio La Lucha, en donde inspección realizada se determina la existencia de alcantarillas quebradas debido a que el paso no abasteció la cantidad de agua suficiente, asimismo, se localiza una caja de registro mal construida que contribuye a esta situación.

Dado que el caudal del agua es bastante fuerte principalmente en tiempo de lluvia, se recomienda ampliar el paso mediante la construcción de una alcantarilla de cuadro de al menos 8 metros de luz o en su defecto, colocar instalaciones provisionales como un chasis de camión para habilitar el paso.

De acuerdo a lo anterior, el señor Presidente indica que de igual forma a los casos anteriores, actualmente no contamos con capacidad presupuestaria para abarcar la obra.

- 24.** Se recibe nota suscrita por el señor Ferdinando Segura, Síndico de Barú, donde solicita analizar la posibilidad de enviar la niveladora al distrito con el fin de realizar la limpieza de laterales de los caminos, esto debido a que falta mucho tiempo para la ejecución de la programación en Barú.

Referente a lo anterior, el señor Presidente indica que ya estas labores fueron realizadas.

- 25.** Se recibe copia de OFI-608-11-SCT, enviado por el Ing. Juan Carlos Fonseca R., en donde remite informe de situación presentada en Barrio Santa Cecilia, donde informa que las viviendas que se encuentran al final de la calle del Barrio reciben toda el agua llovida que viene desde el Templo Metodista, no obstante, las labores de limpieza, reparación o construcción de sistema de alcantarillado pluvial no se encuentran programadas. Se requiere brindar respuesta a los señores vecinos.

Al respecto, el señor Presidente consulta al señor Ingeniero acerca de la cantidad de alcantarillas que se requieren para encausar esta agua, en respuesta el señor Ingeniero indica que se necesitan de al menos 100 alcantarillas de 0.60 m de diámetro, no obstante, este proyecto no se encuentra contemplado dentro de la programación de la fábrica.

- 26.** Se recibe copia de OFI-611-11-SCT, enviado por el Ing. Juan Carlos Fonseca R., referente a la solicitud realizada por el Síndico de Pejibaye con respecto a la solicitud de donación de cunetas para recoger las aguas que pasan por el CEN de la comunidad.

Con base al OFI-611-11-SCT, el señor Ingeniero indica que en dicho documento se informa a la comunidad que la Municipalidad no confecciona cunetas y no contamos con presupuesto para adquirirlas.

- 27.** Se recibe OFI-634-11-SCT, suscrito por el Ing. Juan Carlos Fonseca R., donde emite informe del estado de la calle Barrio Durán Picado (sin salida) y la calle del mismo Barrio que conecta con calle a Barrio Morazán, dado que las mismas se encuentran en mal estado y la ADI solicita la reparación por medio de un cementado y cordón y caño.

Referente a ello, el señor Presidente indica que se tomará en cuenta dentro de las intervenciones pendientes en el momento que se cuente con recursos.

- 28.** Se recibe nota suscrita por la Asociación de Desarrollo Integral de El Brujo, distrito de Río Nuevo, en la cual solicitan la donación de 12 alcantarillas de 1.20 m de diámetro, para ser colocadas en dos pasos urgentes entre El Llano y El Brujo, señalan que sin estas alcantarillas las comunidades quedarán incomunicadas.

Con base a lo anterior, el señor Rafael Zúñiga, Síndico de Río Nuevo, informa que esta es una situación de emergencia, además, el Ingeniero del MOPT y el señor Eduardo Torres ya visitaron el lugar y conocen de la situación.

El Ingeniero Juan Carlos Fonseca indica que de colocar alcantarillas en el sitio, al llegar la lluvias fuertes, estas se volverán a deslizar y ahí no hay alcantarilla que soporte.

Los señores miembros comentan acerca de la problemática que presenta este lugar debido a la gran cantidad de agua que recorre este sector.

El señor Presidente considera que esta situación se debe de valorar con el fin de buscar los recursos necesarios para su atención.

Asimismo, el señor Ingeniero del MOPT añade que en el lugar se requiere realizar trabajos paliativos para mitigar la problemática que presenta, por otra parte, el Ingeniero Juan Carlos Fonseca indica que la inversión es enorme y se requiere de la colocación de varios puentes dado que existen pasos de agua abundante por todas partes.

El señor Zúñiga Arias solicita se brinde solución a las situaciones más emergentes.

Seguidamente los señores miembros hacen un receso para tomar café.

- 29.** Se recibe nota suscrita por el Lic. Rafael Zúñiga Arias, Síndico del distrito de Río Nuevo, en la cual la colaboración municipal para asignar un funcionario (ingeniero) que valore el trabajo de protección a realizar en el tramo de carretera entre la Ruta 328 y la comunidad de Calle Mora, camino recién pavimentado.

El señor Síndico de Río Nuevo señala que la comunidad considera que se deben de reparar algunos tramos del camino que requieren intervención.

Al respecto, el Ingeniero Barboza Vargas indica que se realizará una valoración de la situación.

- 30.** Se recibe OFI-698-11-SCT, suscrito por el Lic. Roy Chacón Monge, Coordinador Sub Proceso de Conservación Técnica Vial, en el cual emite respuesta a asunto planteado por la Defensoría de los Habitantes de la República con respecto a los hechos suscitados en la Quebrada La Purruja, Belín de Páramo.

Por lo anterior, el Lic. Chacón Monge informa que esta situación se está coordinando con la Comisión Nacional Emergencias mediante el Plan de Inversión Cantonal.

En lo que concierne al tema del estado de los caminos, debe tenerse presente que actualmente no existe habilitada ninguna fuente de extracción de materiales que son requeridos para los trabajos sobre la vía, no obstante, también se están realizando trámites tendientes a la obtención de permisos para tales fines lo cual puede corroborarse en los expedientes ADM-006-10-STC y ADM-010-11-STC, además, a efectos de intervenir dichas vías, se indica que las vías no se encuentran en programación actualmente por lo que es aconsejable someter dicha situación a conocimiento de la Junta Vial Cantonal para las acciones que considere pertinentes.

Al respecto se enviará a los inspectores municipales para efectuar las verificaciones en campo requeridas para lo que se determine.

Con base a lo anterior, el Licenciado Roy Chacón brinda explicación sobre el tema.

El Ingeniero Herberth Barboza emite su criterio al respecto e indica que nuevamente debemos analizar nuestra capacidad instalada porque la lista de solicitudes cada vez se hace más y más grande, asimismo, señala que la gente se hace expectativas y después no podemos cumplir debido a que nuestra capacidad no lo permite.

Por otra parte, los señores miembros consideran que para brindar solución a la situación que presenta este camino con respecto al paso de alcantarilla colapsado, se deberá tomar un acuerdo para que las alcantarillas que se ha caído sean colocadas y se reponga la que falta para completar el paso.

Al respecto, el Ingeniero Barboza Vargas señala que es importante explicarle a la comunidad que en primera instancia se van a colocar las alcantarillas y tentativamente se construirán los cabezales.

Es por ello que proceden a tomar el siguiente acuerdo en firme.

SE ACUERDA: “Coloca la cantidad de cuatro alcantarillas de 0.90 m de diámetro en el paso ubicado sobre Quebrada La Purruja, en la comunidad de Berlín, con el fin de subsanar en la medida de la posible la problemática presentada.”

Se aprueba con cuatro votos positivos.

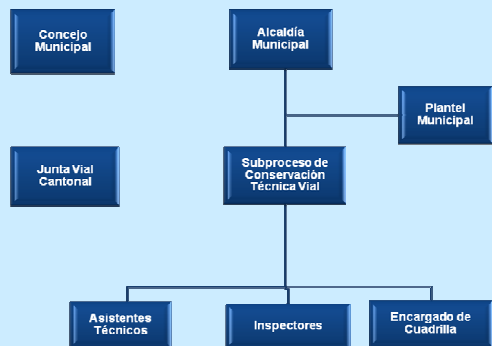
Artículo 3: *Aprobación Presentación Plan Quinquenal*

Seguidamente, con la finalidad de presentar a los señores miembros la explicación del Plan Quinquenal de esta Junta Vial, el señor Presidente cede la palabra al Licenciado Roy Chacón Monge, Coordinador del Sub Proceso de Conservación Técnica Vial y al Licenciado Adán Barahona Chavarría, Técnico Encargado del Presupuesto de la Ley N° 8114.

Los Licenciados Chacón Monge y Barahona Chavarría exponen mediante diapositivas un resumen del Plan Quinquenal, las mismas se detallan a continuación.



PROGRAMA GESTIÓN VIAL



PROGRAMA GESTIÓN VIAL

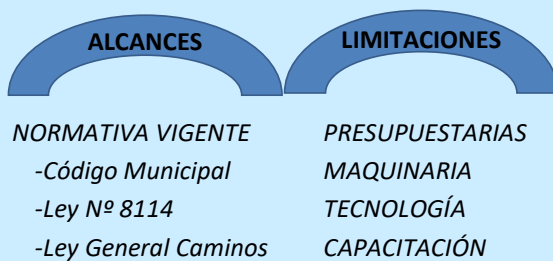


Enmarcado en lo concerniente a la Ley N° 8114, dentro del Reglamento al Artículo 5º, inciso b) de dicha Ley.

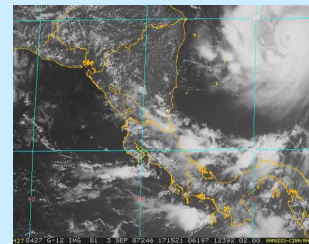
Artículo 14.—De las funciones de la Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.
(A-ee) (31 indicaciones)

Por lo que su gestión se encuentra plenamente normada.

PROGRAMA GESTIÓN VIAL



ABORDAJE DE EMERGENCIAS



CUENTAS DE EMERGENCIAS

PERSONAL CON EXPERIENCIA

COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

INFORMACIÓN A LA COMUNIDAD

Recursos siempre han sido Insuficientes

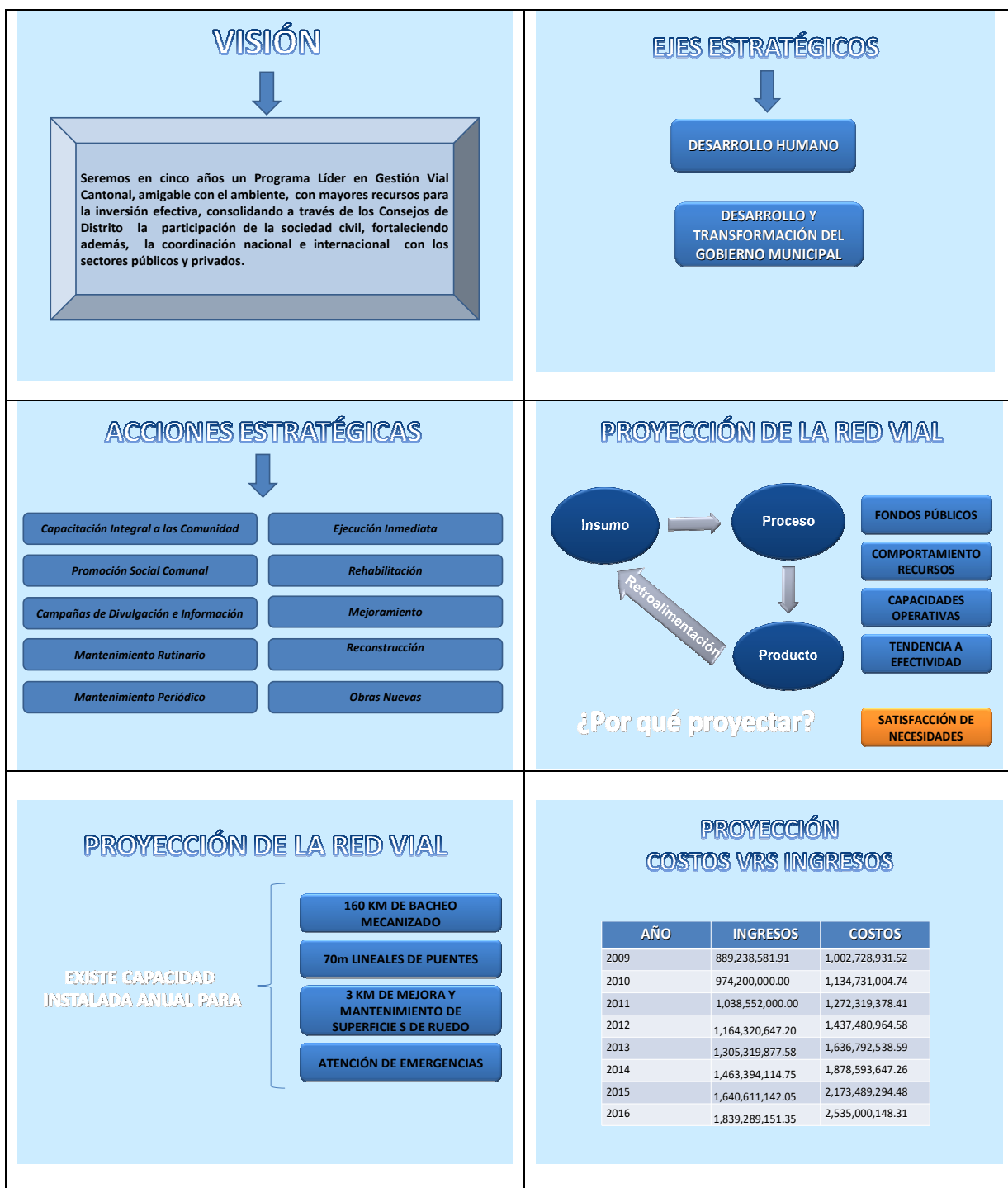
ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

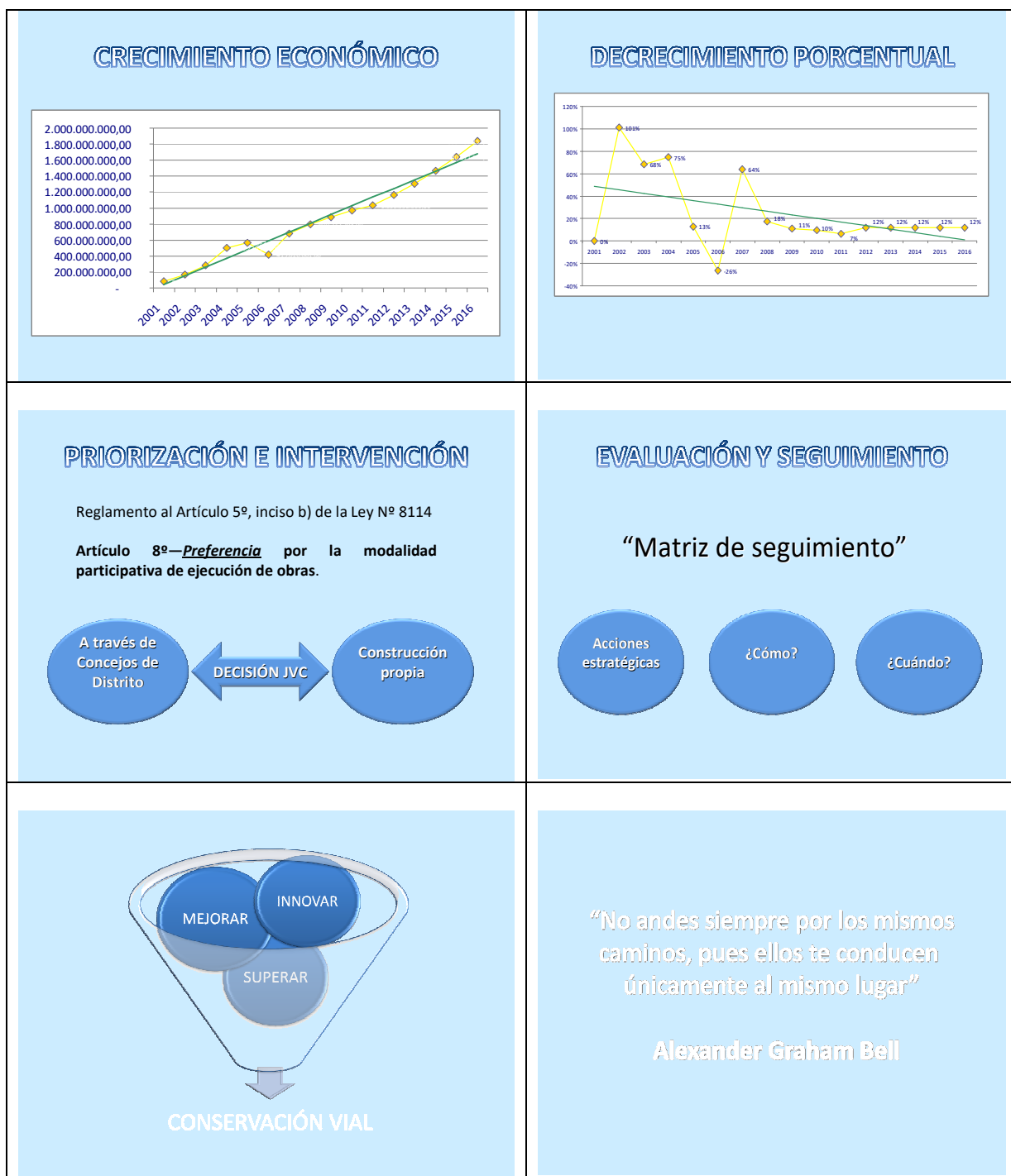
PLAN NACIONAL DE DESARROLLO		PLAN CANTONAL DE DESARROLLO (PLAN CANTONAL)		PROGRAMA DE GOBIERNO DEL ALCALDE		PLAN DE GOBIERNO MUNICIPAL	
2011-2014		2011-2020		2011-2015		2012-2017	
OBJETIVO REGIONAL	OBJETIVO CANTONAL	POLÍTICA CANTONAL	OBJETIVO CANTONAL	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECÍFICO	OBJETIVO ESPECÍFICO	MECANISMO DE VERIFICACIÓN
Ordenamiento territorial	Ordenamiento territorial	Promover el desarrollo económico y social de la zona cantonal, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar y mejorar las obras de infraestructura vial, servicios públicos y de saneamiento ambiental y de agua potable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.
Ordenamiento territorial	Ordenamiento territorial	Promover el desarrollo económico y social de la zona cantonal, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar y mejorar las obras de infraestructura vial, servicios públicos y de saneamiento ambiental y de agua potable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.	Desarrollar la ciudad de San Pedro de Cacha como una ciudad moderna, segura y saludable, mejorando la calidad de vida de la población.

MISIÓN



Somos el Programa de Gestión Vial Municipal, regido por una Junta que es el órgano público nombrado por el Concejo Municipal en cumplimiento de la ley. Procuramos el bienestar de los municipios del cantón de Pérez Zeledón, en materia vial, mediante la administración efectiva de los recursos disponibles, proponiendo además la implementación de modelos de atención vial.





Posterior a ello, el señor Presidente felicita al grupo de trabajo que con mucho esmero y esfuerzo realizaron este Plan Quinquenal.

A continuación, se brinda el espacio a los señores miembros para que realicen sus consultas u opiniones al respecto.

El Ingeniero Herbert Barboza consulta acerca de que si hay que realizar una sesión extraordinaria para aprobar este documento.

En respuesta, el Licenciado Roy Chacón responde de manera afirmativa y agrega que sería importante aprobar el Plan en conjunto con el Presupuesto Ordinario 2012, para ello, más adelante en esta sesión, en el artículo 5, se analizará la posibilidad de llevar a cabo una sesión extraordinaria.

El señor Eduardo Torres realiza su intervención para indicar que en la diapositiva de **Prorización e Intervención** se debe de ampliar el concepto que se señala en el círculo donde dice “A través de Concejos de Distrito” y colocar “A través de Concejos de Distrito Ampliados”.

Asimismo, la Licenciada Ivana Carvajal Obando, Planificadora Institucional, añade que el en documento escrito se encuentra toda la información más detallada y ampliada, la misma fue revisada por los órganos que intervienen.

Con respecto al Plan Quinquenal 2012-2016 por escrito, a continuación se adjunta el documento completo.

CAPÍTULO I PRESENTACIÓN

1.1 PRESENTACIÓN

De acuerdo a lo estipulado en la legislación vigente, la Municipalidad de Pérez Zeledón, en su fiel cumplimiento, y sabiendo la necesidad de toda organización de poseer claramente definido su marco estratégico, que sin duda es hoy en día uno de los aspectos más importantes que se deben de analizar y tener presentes en el día a día institucional, haciendo especial énfasis en aquellas áreas estratégicas que por la naturaleza misma de la institución deben ser de atención primaria según los criterios de ponderación que para estos efectos ya ha establecido la corporación municipal, en el presente documento se procede a presentar el denominado Plan Quinquenal de Gestión Vial Cantonal, 2012-2016, del cantón de Pérez Zeledón.

De igual modo entre las entidades comprendidas en la administración pública de nuestro país, hasta ahora se empieza a hablar de planes estratégicos de mediano y largo plazo, y más bien se ha tratado de mantener una política de intervención y planificación anual, de esto se desprende que actualmente la Contraloría General de La República, y a partir de la entrada en vigencia de Código Municipal vigente, se fije más puntualmente en proyectos y programas que se están actualmente ejecutando.

Por ello y sumado a la necesidad de apegarse a la normativa existente, luego de un largo análisis de nuestra institución se propone el presente Plan Estratégico a mediano plazo (cinco años) para el establecimiento de un programa integral de Gestión Vial Cantonal, con el establecimiento de políticas claras de inversión en reparación, mantenimiento y mejoramiento infraestructura vial cantonal, bajo los criterios de participación, priorización y

oportunidad, para aportar de manera cualitativa y cuantitativa al desarrollo socio-económico de los habitantes de nuestro cantón.

Este plan desarrolla un esquema que propone el reto de que la institución continúe siendo un ente dinámico y en constante desarrollo, capaz de atender de manera oportuna las necesidades en materia vial que existen en el cantón.

Como insumos en el desarrollo del presente plan se ha tomado en cuenta los siguientes instrumentos estratégicos:

- El Programa de Reflexión estratégica, periodo 2007- 2011.
- Como parte de los productos obtenidos con la colaboración del proyecto de Fortalecimiento de las Capacidades Municipales, los cuales se encuentran en proceso de análisis y aprobación por parte del Concejo Municipal, también se revisaron: El Plan de Desarrollo Humano Cantonal, 2011 -2020, el cual corresponde a nuestro Plan Estratégico como Cantón.
- También se tomó en consideración el Programa de Gobierno del Alcalde 2011-2016.

Es por ello que funcionarios del Subproceso de Conservación Técnica Vial, en asocio con la Coordinación del Proceso de Asesoría en Planificación Institucional dispusieron lograr una revisión integral a la propuesta que ya anteriormente se había presentado.

Es tomando en consideración que en el Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal, se regula en el artículo 5º, inciso b) de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N° 8114 y se estipula en su Artículo 6º—**Planes de Conservación y de Desarrollo de la red vial cantonal.** *Las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal, elaborarán Planes Quinquenales y Anuales de Conservación y de Desarrollo Vial, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, la Junta Vial Cantonal, el MOPT y los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal vigentes.*

Estos Planes contendrán lo siguiente:

- a) *El marco de políticas que le dan respaldo, con indicación de metas, indicadores de logro y modalidad de ejecución a utilizar.*
- b) *El presupuesto y las fuentes de financiamiento, con referencia a los aportes de la municipalidad, del MOPT y de las comunidades beneficiadas.*
- c) *Los montos por invertir en cada proyecto, según categoría y tipo de obra y fuente de financiamiento.*
- d) *Los programas de conservación, mejoramiento, reconstrucción u obra nueva de la Red Vial Cantonal.*
- e) *El programa de formación y capacitación jurídica, técnica, administrativa y financiera en gestión vial, dirigido al Concejo, Alcaldía, Junta Vial Cantonal, Unidad Técnica, Concejos de Distrito, organizaciones sociales y comunales y los demás involucrados con la gestión vial cantonal, disponiendo la asignación de los recursos financieros necesarios para ello. Será necesario adjuntar a los programas anteriormente descritos, los mecanismos que utilizará la Junta Vial Cantonal para realizar el seguimiento y evaluación de los mismos.*

Debido a lo establecido en el citado artículo nos planteamos ajustarnos a ese mandato, razón por la cual se presenta en un plazo de 5 años y no mayor como se pretendió en algún momento.

De la misma manera se consideró necesario ampliar el proceso de participación de los actores institucionales de la gestión de este plan. Por ello se dispuso que estuvieran involucrados todos los órganos que guardan alguna relación con el Programa de Gestión Vial Municipal. De esta manera el producto a que hace referencia este informe fue desarrollado con la colaboración y participación activa de las Autoridades Municipales (Alcalde, miembros de la Junta Vial y el superior jerárquico del Nivel de Ejecución) y de los profesionales, Técnicos y Administrativos de este Programa y de cualquier otro proceso que resultara necesario para la efectiva consecución del mismo.

Adicionalmente se hace necesario destacar también que se usó una metodología de trabajo como en otros procesos de desarrollo institucional creado por la misma Municipalidad de Pérez Zeledón lo que creemos garantizó una labor mucho más efectiva y ajustada a nuestra realidad institucional.

Todo ello nos lleva a pensar que el producto final a que hace referencia este plan logrará el verdadero propósito que se persigue con la exigencia que surge de la norma reglamentaria citada, de esta manera nos estamos garantizando que el Programa de Gestión Vial Municipal tenga una definición clara de lo que quiere, de lo que es y de lo que puede y debe llegar a ser en el mediano plazo.

En cuanto a la vinculación de este nuevo Plan que se propone en relación con las políticas del Concejo Municipal hay que decir que el objetivo está satisfecho de manera completa y esencial, en vista de que este instrumento que ahora se propone tiene como base los documentos estratégicos actualmente existentes en el ámbito municipal, y que son la base de las políticas institucionales.

En cuanto a la vinculación con las políticas del MOPT, lo que debemos decir es que este nuevo Plan también consideró el Plan Nacional de Desarrollo propuesto por la Administración Chinchilla Miranda para el periodo 2011-2014. Allí están claramente definidas las estrategias que el Gobierno Central persigue en materia de Infraestructura Vial.

Sin embargo, hay que decir que hubo problemas para lograr determinar las Políticas Públicas definidas por los Sectores para cada Región en vista de que el Ministerio de Planificación aún no cuenta con estos instrumentos de trabajo actualizados a la fecha de la presentación de este informe.

Y finalmente en cuanto a la vinculación en materia de Planes Reguladores vigentes hay que decir que la Municipalidad de Pérez Zeledón se encuentra en la actualidad en una coyuntura muy particular pues actualmente se está en proceso de elaboración y revisión de la propuesta de Plan Regulador Municipal que se espera logre su vigencia en los próximos meses o años por lo que el que actualmente se encuentra vigente no logra satisfacer los criterios mínimos que la institución busca en esta materia.

El nuevo proyecto de Plan Regulador pretende ser un instrumento que abarque todo el territorio del cantón y no quiere quedarse rezagado de manera parcial como ocurre con el

actual por lo que consideramos que no era posible hacer la vinculación con el instrumento actual, en vista de que el mismo en el corto plazo perdería vigencia y se está ante la circunstancia de que el nuevo aún o está disponible.

CAPÍTULO II ANTECEDENTES

2.1 ANTECEDENTES

La Gestión de Mejoramiento y Administración de la Red Vial Municipal antes de la existencia de la Ley 8114 en el régimen municipal era apenas muy incipiente y disímil. Así como había Municipalidades en el país que habían logrado importantes avances en la intervención de esta Red a través de recursos propios, otras ni siquiera tenían inventariado ni diagnosticada el estado de la situación general de la misma.

Muchas de las facilidades que algunas de estas Municipalidades encontraban para lograr estos procesos dependían de la cercanía y de las influencias que se tuvieran con las autoridades del Gobierno Central. De allí que el desarrollo de estas funciones era realmente contradictorio con las necesidades reales que cada una de ellas tenían para lograr el propósito buscado en cada caso.

La Municipalidad de Pérez Zeledón se encontraba en una situación intermedia en relación con el resto de las municipalidades del país. De alguna manera las tragedias naturales a las que se vio sometido el cantón como consecuencia del paso de varios huracanes, tormentas tropicales por nuestro territorio hicieron posible que desde unos años antes de la entrada en vigencia de la Ley 8114 se contara con un equipo de apoyo integrado por varios organismos internacionales que de alguna manera permitieron ciertos avances en la consecución de la Gestión Vial Integral de la Red Municipal.

Pero ello no era suficiente en vista de que aún, bajo estas condiciones, la Municipalidad no contaba con recursos financieros suficientes para desarrollar proyectos específicos más allá de lo que significó en su momento la intervención de las emergencias causadas por esos eventos naturales.

Sin embargo, la experiencia obtenida sirvió de mucho para que cuando la ley entró en vigencia, se pudiera contar con una incipiente estructura organizacional que sirvió de base para lo que posteriormente se convirtió en las denominadas Unidades Técnicas de Gestión Vial y las Juntas Viales Cantonales del país.

Pese a ello durante los años 2002 y 2003, debido diversos factores entre los que se destacan:

- La inestabilidad e inseguridad en las transferencias de los recursos provenientes de la Ley 8114 por parte del Gobierno Central hacia las Municipalidades.
- La inexistencia de experiencias de gestión propias de lo que la misma ley determinaba como necesario para lograr estos propósitos.

- La incapacidad de gestión de las finanzas públicas por parte del Gobierno Central en esta materia.
- La falta de organización en los modelos de gestión y de control de estos recursos por parte tanto de la Administración Activa como de los órganos de control internos y externos.

Provocaron que no fuera sino hasta el año 2005 cuando efectivamente se tuvo un reto muy importante, el cual fue el poder culminar con una serie de proyectos que se venían acumulando desde el año 2002, fecha en que se pudo concretizar la utilización de estos dineros para el mantenimiento de la Red Vial Cantonal.

CAPÍTULO III METODOLOGÍA EMPLEADA

3.1 METODOLOGÍA EMPLEADA

Para efectos de poder desarrollar este trabajo, se siguió una metodología participativa que intentó involucrar a todos los actores de la organización municipal que tienen que ver con el Programa de Gestión Vial Municipal, siendo que se invitó a participar desde los funcionarios operativos hasta las altas autoridades municipales, la metodología empleada se describe a continuación:

- a. Se realizó un diagnóstico de necesidades de capacitación de los funcionarios que originalmente empezamos a desarrollar el Programa de Reflexión al que nos avocamos para efectos de poder desarrollar el plan de trabajo del Programa que permitiera llevar a cabo el Plan de Desarrollo que ahora se propone.
- b. Se realizaron múltiples sesiones de trabajo con el personal profesional, técnico y administrativo del Subproceso de Conservación Técnica Vial a fin de lograr establecer un marco conceptual básico que permitiera definir los principales constructos teóricos que resultaban necesarios para lograr estos fines propuestos.
- c. El desarrollado con la colaboración de todos los miembros del equipo técnico de trabajo bajo la conducción y facilitación del coordinador del Proceso de Asesoría en Planificación y miembros de lo que hasta el año 2010, se llamó Equipo de Planificación Institucional.
- d. Posteriormente en otras sesiones de trabajo se elaboró un diagnóstico del estado de la situación del Programa de Planificación existente hasta la fecha en el marco del Programa de Gestión Vial Municipal. De allí se sacaron diversas conclusiones y lecciones aprendidas de enorme importancia que sirvieron de insumo para lo que posteriormente consistió en la elaboración del FODA.
- e. Se realizó también una sesión de trabajo con el equipo técnico que llevó a cabo la definición de una propuesta de Misión, Visión, Valores y del Objetivo Estratégico del Programa de Gestión Vial Municipal. Esta propuesta de definición de estos

insumos luego fue discutida internamente y sometida a análisis de la Junta Vial Cantonal.

- f. En este mismo mes de febrero se llevó a cabo una sesión de trabajo con el fin de elaborar una propuesta de diagnóstico a través del FODA para este Programa de Gestión Vial Municipal. Igualmente este insumo luego fue presentado, discutido y analizado con la Junta Vial Cantonal.
- g. El día 15 de marzo 2007 convocó a la Junta Vial Cantonal a una encerrona de trabajo en las instalaciones de FUDEBIOL en la localidad de Quebradas de Pérez Zeledón. Asistieron una buena parte de los integrantes de esta Junta así como las autoridades municipales de ese entonces (Alcaldesa Municipal y Coordinador de Proceso de Desarrollo, Control Urbano y Servicios Municipales) y el resto de los funcionarios técnicos, administrativos, profesionales y operativos del Programa de Gestión Vial Municipal. El objetivo de esta sesión de trabajo, que se desarrolló durante todo el día, fue llevar la propuesta de productos ya elaborados previamente por parte del equipo técnico que trabajó en los insumos del Plan de Desarrollo y revisarlos, analizarlos y definirlos junto con el resto de los actores institucionales involucrados en la Gestión Vial del cantón.
- h. El 13 de abril de 2007 sesionó de nuevo el equipo técnico de trabajo a fin de lograr la redacción del Informe Final que se tuvo como resultado de este proceso de planificación del Programa de Gestión Vial Municipal. Se efectuó una intensa jornada de trabajo en la que se compiló la información de las matrices producto de los talleres, mismas que constituyeron la esencia misma de los productos presentados en el documento inicialmente presentado para su aprobación ya que una vez compilada la información se procedió a la redacción de los productos formulados en ese entonces: sean éstos misión, visión, valores, áreas estratégicas, y el análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, todos éstos de acuerdo a los planteamientos de forma concienzuda que realizaron los funcionarios y trabajadores de la Municipalidad de Pérez Zeledón en los diversos talleres de trabajo.
- i. Ese Informe Final fue sometido a conocimiento de la Junta Vial cantonal oportunamente para su aprobación por parte de este órgano colegiado a fin de lograr su presentación ante el Concejo antes de la fecha límite definida por el máximo jerarca institucional que era el 5 de junio el año 2007.
- j. En el anexo 12.1 se presenta el resumen del desarrollo de las jornadas de trabajo:
- k. Los detalles y la documentación que dan fundamento al Cuadro anterior constan en el Expediente que resguarda el Subproceso de Conservación Técnica Vial bajo el número ADM-001-07-SCT.
- l. Una vez dado por finalizado lo que se denominó Plan Decenal de Conservación Técnica Vial, el mismo fue presentado a la Junta Vial Cantonal, misma que en reunión extraordinaria número cuatro, celebrada el veinticuatro de mayo del dos mil siete aprobó con seis votos positivos, el plan presentado y cuyo periodo de aplicación sería 2007-2017.

- m. El citado plan fue presentado al Concejo Municipal, para su respectiva aprobación, no obstante mediante TRA-508-09-SSC, en fecha 20 de mayo del 2009, la Comisión de Jefes de Fracción y Presidencia, recomendó que el Plan presentado debía ajustarse a lo señalado en el Reglamento de Regulación a lo estipulado en el art. 5, inciso b) de la ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114, en lo que refiere a que el plazo del presente plan debe ser quinquenal y no decenal como el presentado.
- n. Adicionalmente la Auditoría Interna, mediante oficio OFI-0078-09 AIM, en fecha 05 de mayo del 2009, emitió un criterio técnico sobre el mismo en el cual se indicaba que una vez efectuada la revisión respectiva, se presentaban una serie de recomendaciones para mejora del citado plan.
- o. Posterior a los dos eventos antes descritos, se procedió a dar inicio a un nuevo proceso de revisión, análisis y reestructuración del citado plan a fin de brindar el documento definitivo denominado Plan Quinquenal de Gestión Vial Cantonal, 2012-2016.
- p. Durante el año 2010, se realizaron varias sesiones de trabajo no obstante no se avanzó lo suficiente pues se dio rotación de personal en periodos muy cortos que en cierta manera dificultaron la atención focalizada en el documento.
- q. Durante el primer semestre del 2011, se trabaja fuertemente en la revisión, análisis y reestructuración del plan quinquenal, realizándose sesiones de trabajo, en diversos lugares, tales como las instalaciones del Subproceso de Conservación Técnica Vial, en dos ocasiones en FUDEBIOL y una en la Sala de Audiovisuales de la Biblioteca Pública. Además de manera individual cada uno de los diferentes actores realizaron gestiones en sus respectivas oficinas para el producto final de dicho Plan.
- r. Una vez completados todos los requisitos exigidos para el presente plan, se procede a la presentación del mismo ante la Junta Vial Cantonal, a fin que esta analice la propuesta del presente plan, para posteriormente continuar con lo establecido a fin de lograr su aprobación final y puesta en ejecución.

CAPÍTULO IV RED VIAL DE PÉREZ ZELEDÓN

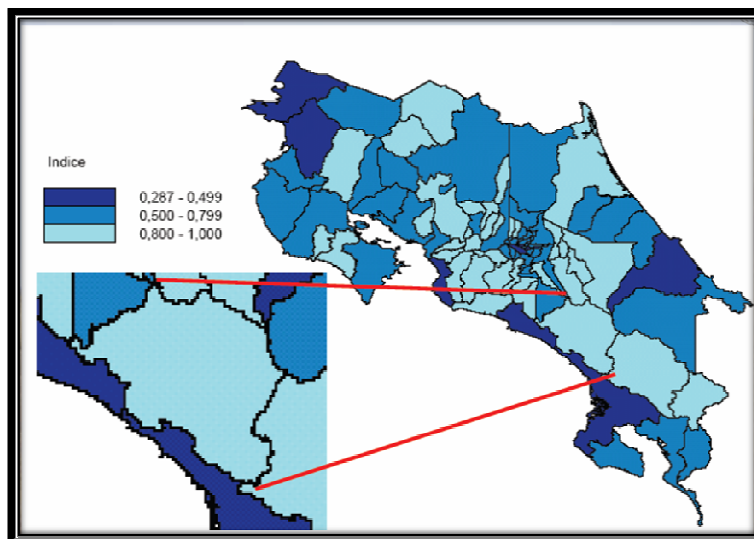
4.1 LA COMPOSICIÓN DE LA RED VIAL DE PÉREZ ZELEDÓN

Una buena porción del territorio nacional es hoy en día la denominada Región Brunca, la cual es una región socioeconómica del sur de Costa Rica. Limita con Panamá al este, con el Océano Pacífico al sur y al oeste, y con las regiones Central y Huétar Atlántica al norte. Está formado por los cantones de Osa, Golfito, Corredores, Coto Brus y Buenos Aires, en la provincia de Puntarenas y Pérez Zeledón en la provincia de San José. Su extensión es de 9528.44 Km², un 18,6% del territorio costarricense. Así lo muestra la figura siguiente:

Figura No.1

**Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016**

**Mapa de la Región Brunca
Año 2011**



FUENTE.- MIDEPLAN, 2003.

Así pues, el cantón de Pérez Zeledón es hoy la localidad número diecinueve de la Provincia de San José. Fue erigida en cantón el 9 de octubre de 1931.

Las características esenciales del Cantón de Pérez Zeledón se las dan los siguientes rasgos que podemos resumir así:

Desde el punto de vista demográfico nos interesa resaltar lo siguiente:

**Cuadro No.1
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016**

**Datos de la Población del Cantón
Año 2011**

Lugar	Datos Poblacionales					Tasa de crecimiento
	Población Total	Por Género		Por Ubicación		
		Hom	Muj	% Urb	% Rur	
PÉREZ ZELEDÓN	142 774	71 931	70 843	30.7	69.3	2.5

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, Año 2009.

Las variables de tipo social que nos interesa resaltar del cantón son las siguientes:

Cuadro No.2
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Principales Datos Sociales del Cantón
Año 2011

INDICE DE REZAGO SOCIAL (IRS)²	TASA DE DESEMPLEO³	TASA DE ALFABETISMO⁴
6.50	9%	6.20

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censos, Año 2000.

En los últimos tiempos, hay que reconocer la existencia de ciertas políticas del Gobierno Central, dirigidas al proceso de descentralización y transferencia de competencias hacia las Municipalidades.

Producto de esta política de descentralización -que esencialmente se ha vuelto importante desde que reviste un carácter financiero y presupuestario- se han empezado a transferir algunos recursos desde el poder central hacia los gobiernos locales a fin de que, de una vez por todas, se logre cumplir fielmente con algunas obligaciones impuestas por la ley, las cuales –no hay que negarlo- en su gran mayoría han servido de gran provecho a los Gobiernos Locales.

Una de las principales transferencias realizadas, es la que surge como consecuencia de la creación de un nuevo impuesto a los combustibles creado en el año 2002 y que quedó estipulado en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias No.8114, la cual le transfiere a las Municipalidades en forma porcentual de conformidad con el IDS inverso y la extensión de la Red Vial cantonal, algunos recursos para poder darle mantenimiento a esta Red cantonal, cuya administración es competencia del Gobierno Local según lo dispone la Ley General de Caminos Públicos en sus artículos 1 y 2.

Al igual que a muchos de los demás municipios del país, desde el 2003 y hasta la fecha, el Ministerio de Hacienda, cumpliendo con el mandato legal antes referido les ha venido transfiriendo a los cantones, toda la autoridad y responsabilidad para financiar proyectos de conservación, mantenimiento y mejoramiento de la red vial cantonal, que articula y complementa la Red Vial nacional, para responder al legítimo anhelo de lograr un impacto

² La posición que ocupa entre los 81 cantones en materia de rezago social es la número 49, siendo 81 la peor posición y 1 la mejor. Esto nos permite afirmar que se ubica en una posición intermedia en esta materia.

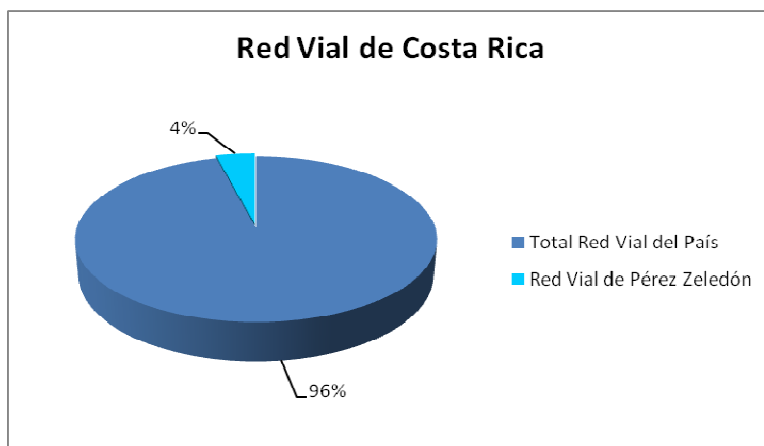
³ <http://ccp.ucr.ac.cr/noticia/simposio/pdf/gonzalez.pdf>

⁴ INEC. Cálculos de Población por Provincia, cantón y distrito al 1 de enero de 2003.

positivo, una mayor efectividad en la acción y un aumento en la eficiencia en la inversión, para el propósito esencial que persigue la infraestructura civil de una Nación.

Gráfico No.1
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Red Vial de Costa Rica vrs Red Vial Cantonal
Año 2011

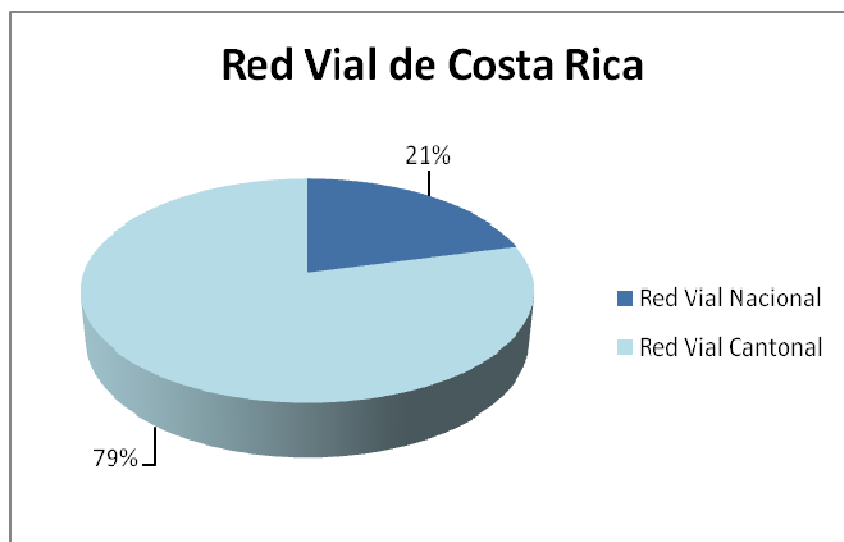


Fuente: Subproceso de Conservación Vial, construcción propia, Junio 2011

La delicada situación de los caminos y carreteras no es el único problema que enfrentan las comunidades, también son sentidos en otros campos, como lo es la salud, educación, empleo y en el combate de la pobreza, entre otros. Sin embargo, si es cierto que uno de los ejes indispensables del desarrollo en la actualidad lo es precisamente la preocupación que las autoridades públicas tengan por el desarrollo y adecuado mantenimiento de las obras de inversión pública al servicio de los ciudadanos y entre ellas ha sido de especial cuidado, a la hora de definir índices de desarrollo internacionales, el estado de la Red Vial como un todo.

Gráfico No.2
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Red Vial Nacional de Costa Rica vrs Red Vial Cantonal
Año 2011



Fuente: Subproceso de Conservación Vial, construcción propia, Junio

Actualmente el país cuenta con una red vial cantonal de **27 879.82** kilómetros en total y una red vial nacional de **7 474.82** kilómetros lográndose así un total de **35 354.64**

011

De ellos en nuestro cantón se cuenta con una red inventariada en los archivos municipales de **1 893.15** kilómetros, lo cual representa aproximadamente el **5.3 %** de la totalidad de la Red Vial del país. A la vez representa un **6.7%** de la Red Vial cantonal de todo el país.

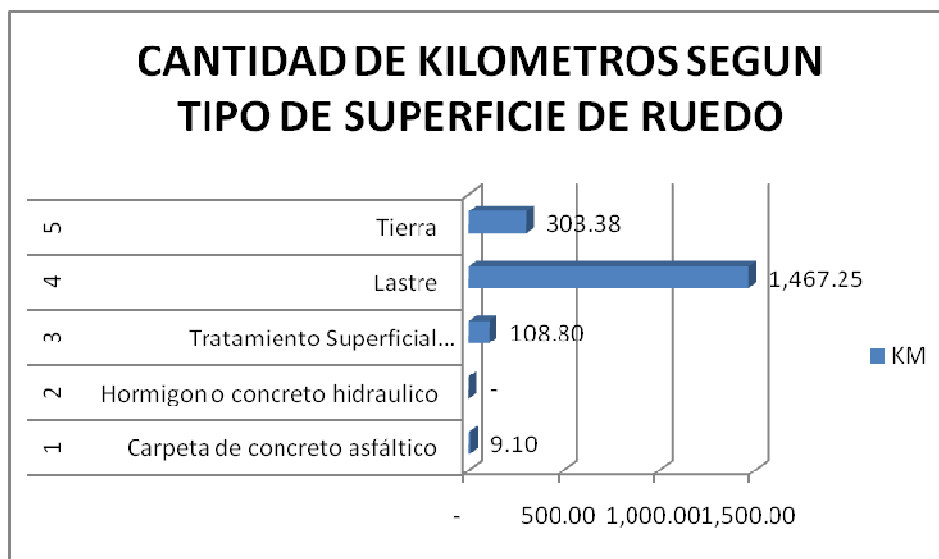
La Red Vial nacional dentro del cantón de Pérez Zeledón conforma a su vez un total de **319.39** kilómetros.

Nuestro Municipio se ha propuesto así mejorar la calidad de vida de los habitantes, invirtiendo una gran cantidad de dinero en el mejoramiento de la red vial cantonal, ya que al estar los caminos en buen estado repercute en el estatus socioeconómico de la población del cantón en general, lo cual nos ha llevado a tener que utilizar cada uno de los recursos disponibles al 100% de su capacidad, con lo cual se ha podido demostrar una gran efectividad en la ejecución de los diferentes proyectos que se han realizado desde el 2002 y hasta la actualidad.

En la actualidad del total de los caminos inventariados por la Municipalidad se ha logrado determinar que existe una composición de acuerdo a los materiales expresados de la siguiente manera:

Gráfico N° 3
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Cantidad de kilómetros según Tipo de Superficie de Ruedo
Año 2011



Fuente: Construcción Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011.

Como se aprecia en el anterior gráfico, actualmente la superficie de ruedo que se encuentra en lastre, corresponde a un 77.69% del total de la red vial cantonal, mientras que lo correspondiente a tierra, corresponde a un 16.06%.

4.2 DIAGNOSTICO FÍSICO, SOCIECONÓMICO Y TPD DE LA RED VIAL CANTONAL

Actualmente se tiene que la red vial cantonal consta de 1 888.53 kilómetros debidamente registrados ante el departamento de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Extensión que surte efecto a la hora de la asignación de recursos anualmente a esta municipalidad, de acuerdo con los parámetros de transferencia establecidos en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias N° 8114.

En relación con los inventarios Físico, Socioeconómico, Tránsito Promedio diario (TPD), es importante tomar en cuenta que actualmente el Subproceso de Conservación Técnica Vial se encuentra realizando un levantamiento de dicha información, iniciando con el distrito primero (San Isidro) con el fin de construir una visión más clara de las características básicas de nuestra red vial cantonal.

Dicho proceso, como es de esperarse, requiere de gran cantidad de tiempo y asignación de personal lo cual contraviene actualmente las capacidades económicas y de crecimiento departamental, por lo que dicha información será compilada de manera muy lenta.

El crecimiento de la red vial cantonal actualmente se realiza considerando la clasificación y caracterización necesarias, de forma que este sistema permita no solo el crecimiento sino, la actualización de los datos de dicha red. Este levantamiento dará a conocer mejores características tales como el tipo de material que se encuentra formando parte de las superficies de la red, la composición de la misma de acuerdo con el tipo de material y beneficios adicionales como la posibilidad de estimar la mejor selección de material a la hora de realizarse una nueva aplicación o intervención en un tramo específico.

Cuadro No.3
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Total de kilómetros por distrito
Año 2011

Distrito	kilómetros
San Isidro	316,65
General	76
Daniel flores	236,58
Rivas	138,44
San Pedro	157,92
Platanares	180,7
Pejibaye	239,93
Cajón	143,5
Barú	133,05
Rio nuevo	157,75
Paramo	108,01
TOTAL	1888,53

Fuente: Construcción Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011.

Cuadro No.4
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

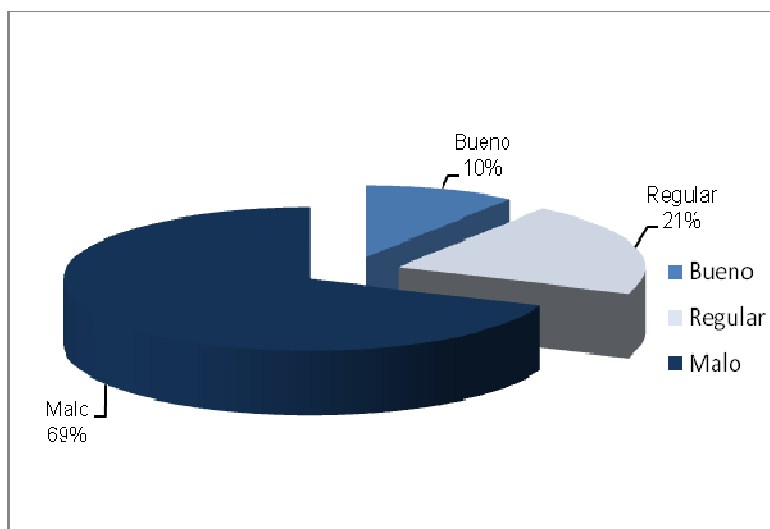
Estado de los Caminos
Año 2011

Estado	km	Cantidad
Bueno	187,16	164
Regular	399,41	216
Malo	1301,96	721
TOTAL	1888,53	1101

Fuente: Construcción Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011.

Grafico No.4
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2011-2115

Porcentaje sobre el estado actual de los caminos
Año 2011



Fuente: Subproceso de Conservación Técnica Vial.

4.3 DIAGNÓSTICO DE PUENTES Y SISTEMA DE DRENAJE

El tema de puentes y sistemas de drenaje, tiene por particularidad que son elementos de la infraestructura vial que dadas sus características ostentan inversiones de grandes cantidades de recursos. Así, por ejemplo, la construcción de un puente consume tal cantidad de ellos que es posible incursionar en este tipo de proyectos, sólo si se han concretado gestiones de donación de materiales ante otros organismos tales como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, entre otros.

De esta manera, la consecución de vigas, cemento, losetas entre otros, son elementos de mucho valor que son ingresados al municipio para su administración y utilización de acuerdo con las especificaciones para cada proyecto en particular.

Es entonces necesario un inventario de puentes así como una mejor visualización de los sistemas de drenaje del cantón y sus características, con el objeto de lograr un mejor control sobre la proyección de recursos destinados a solventar aquellas necesidades más prioritarias.

La conformación de la red de puentes y sistemas de drenaje es un aspecto vulnerable en la actualidad, por lo que se hace necesario realizar un detalle que contenga la información básica para una más informada y acertada toma de decisiones.

El procedimiento para dicho levantamiento se realiza detalladamente lo que genera un consumo de gran cantidad de tiempo y asignación de personal lo cual también es un factor limitante en esta tarea.

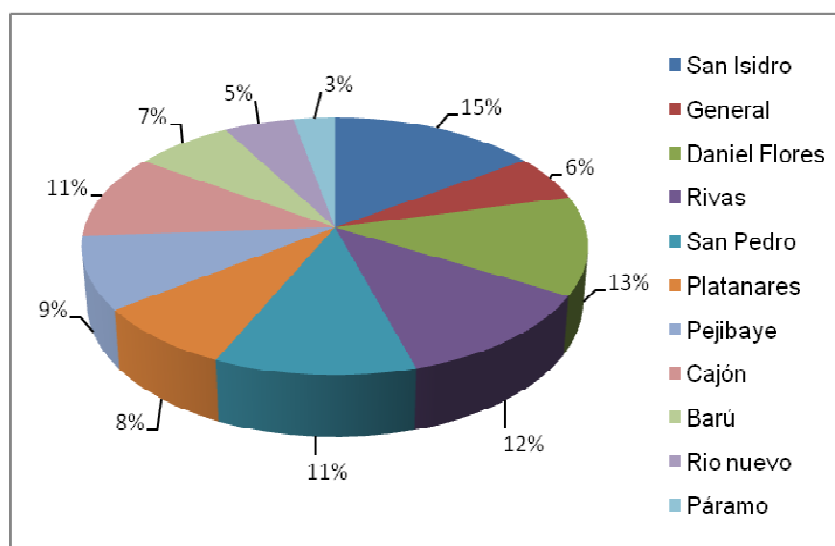
Cuadro No.5
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016
Inventario de Puentes por distrito perteneciente a la Red Vial Cantonal
Año 2011

DISTRITO	CANTIDAD
San Isidro	95
General	36
Daniel Flores	77
Rivas	75
San Pedro	70
Platanares	50
Pejibaye	57
Cajón	66
Barú	45
Rio nuevo	32
Páramo	19
Total	622

Fuente: Subproceso de Conservación Vial, Expedientes de Caminos.

Gráfico No.5
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2011-2115

Inventario de Puentes
Año 2011



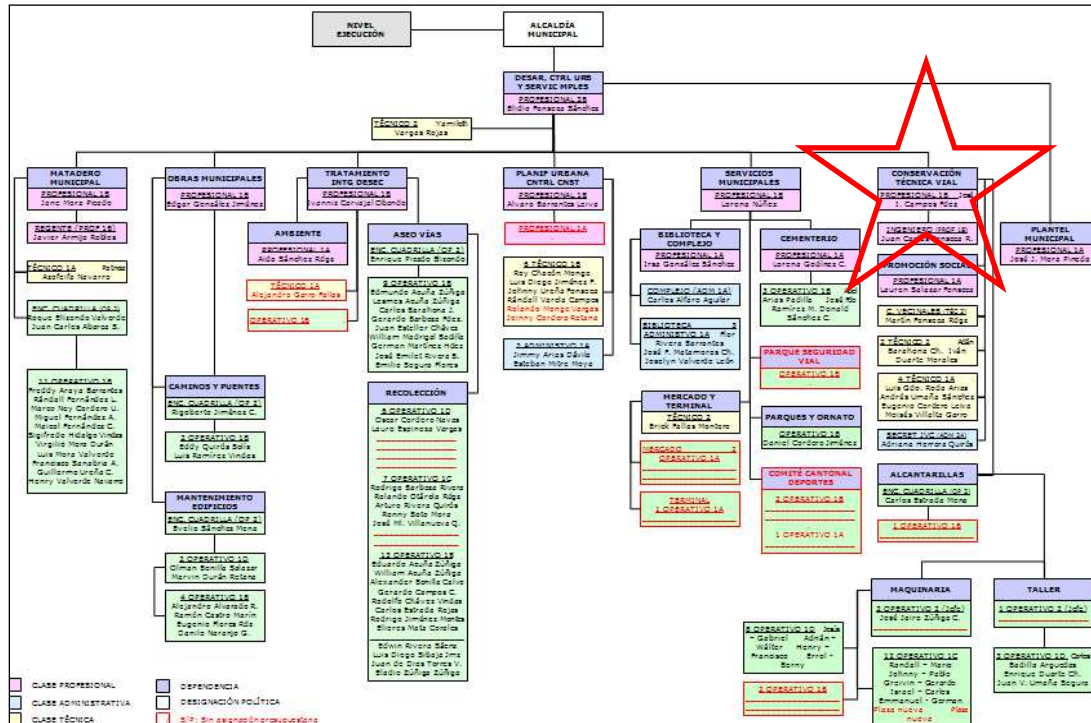
Fuente: Subproceso de Conservación Vial, Expedientes de Caminos.

CAPÍTULO V
PROGRAMA DE GESTIÓN VIAL MUNICIPAL

5.1 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

La estructura organizacional municipal está definida en el Mapa Organizacional de la Municipalidad el cual se muestra a continuación:

Figura # 2
Mapa Organizacional de la Municipalidad de Pérez Zeledón



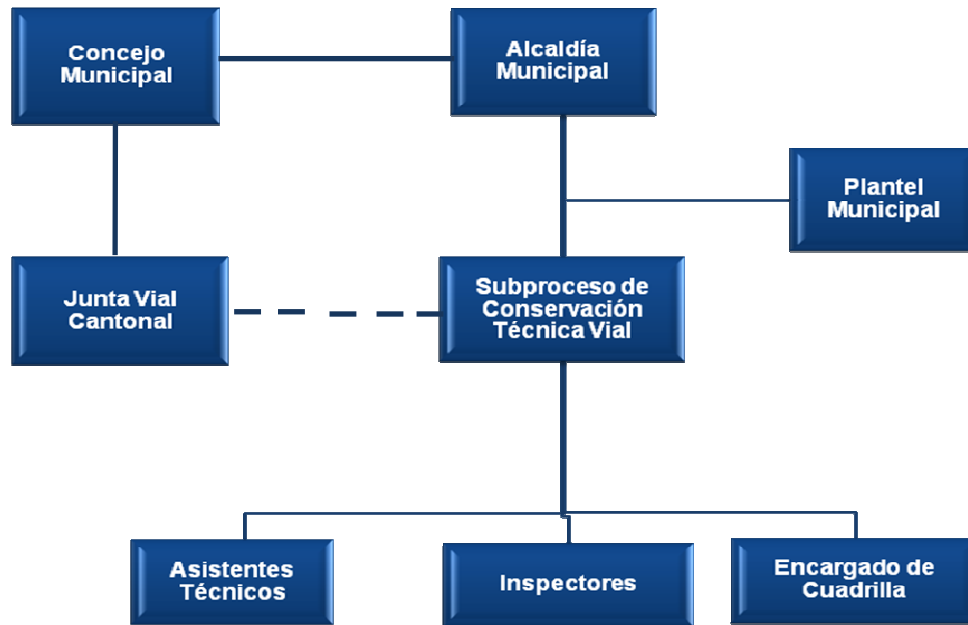
Fuente: Proceso de Recursos Humanos de la Municipalidad de Pérez Zeledón. Año 2009.

En esta figura se destaca la presencia de los dos órganos más importantes del Programa de Gestión Vial de la Municipalidad que son la Junta Vial Cantonal, como un órgano colegiado, de carácter desconcentrado y adscrito al Concejo Municipal como máximo jerarca institucional y el Subproceso de Conservación Técnica Vial el cual, como órgano técnico de tercer nivel está adscrito al Proceso de Desarrollo, Control Urbano y servicios Municipales que es uno de los dos ejes de ejecución bajo la dependencia del Alcalde Municipal. Situación que para el momento de reelaboración del presente documento, no es sustentable dado que la estructura organizativa ha sufrido modificaciones como se detalla más adelante.

Esta figura general que diagrama la estructura de la Municipalidad como un todo no refleja realmente el verdadero carácter de la estructura organizacional del Programa de Gestión Vial Municipal, por eso creemos necesario especificar aún más esta relación de dependencia conforme a la figura siguiente:

Figura No.3
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2015

Mapa Organizacional del Programa de Gestión Vial Municipal
Año 2011



Fuente: Construcción propia Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011

Las funciones de los diferentes órganos adscritos a la estructura antes analizada se pueden concretizar según lo muestra el Cuadro siguiente:

5.2 DESCRIPCIÓN DE FUNCIONES DEL PROGRAMA DE GESTIÓN VIAL MUNICIPAL

- a. Elaborar y ejecutar los planes y programas de conservación y de desarrollo vial, en concordancia con las políticas y directrices emitidas por el Concejo Municipal, la Junta Vial Cantonal, el MOPT y los Planes Reguladores de Desarrollo Cantonal vigentes. Previo a la definición de actividades de mejoramiento, reconstrucción u obra nueva, tendrán prioridad las actividades de conservación, sean estas manuales o mecanizadas, de conformidad con los lineamientos de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias.
- b. Promover la conservación vial participativa, a través del fortalecimiento de las organizaciones locales y su vínculo con otras instancias afines, con el propósito

de propiciar trabajos conjuntos de conservación de las vías públicas y el control social de los proyectos que se realicen.

- c. Acatar el marco normativo en materia vial y de accesibilidad, en cumplimiento de la Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad N° 7600 y demás normativa conexas.
- d. Realizar y actualizar el inventario de la red de calles y caminos del cantón, considerando los parámetros contenidos en los formularios y herramientas que facilite la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT.
- e. Operar y mantener actualizado el Sistema de Gestión Vial Integrado (SIGVI o similar) para la administración de la infraestructura vial cantonal.
- f. Administrar la maquinaria municipal dedicada a la atención de vías públicas y de la que se contrate o se obtenga, por medio de convenios, para este mismo fin. En este sentido, velar porque exista y funcione un sistema de control de maquinaria, así como de sus reparaciones.
- g. Garantizar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas en este Reglamento.
- h. Establecer un programa de verificación de calidad que garantice el uso eficiente de la inversión pública en la red vial cantonal, con base en la normativa establecida por el MOPT.
- i. Solicitar a los contratistas los resultados del programa de autocontrol de calidad, para su respectivo análisis y aseguramiento de la calidad.
- j. Elaborar y someter a aprobación del Concejo Municipal los convenios de cooperación con organizaciones comunales o de usuarios, u otras personas o entidades públicas o privadas, nacionales o extranjeras.
- k. Promover alternativas para la obtención de recursos orientados a la gestión vial.
- l. Proponer al Concejo Municipal la suscripción de convenios de cooperación con el Consejo Nacional de Vialidad para colaborar, con recursos libres, en la atención inmediata de carreteras de la Red Vial Nacional que sean de interés municipal y que se encuentren ubicadas en la jurisdicción cantonal.
- m. Elaborar los informes de evaluación de la Gestión Vial Municipal, que presentará mensualmente y por escrito a la Junta Vial Cantonal, en sesión ordinaria, a través de su Director.
- n. Mantener un expediente de cada uno de los caminos del cantón, que contenga la boleta de inventario físico y socioeconómico, inventarios de necesidades, la lista de colindantes, derechos de vías, las intervenciones e inversiones realizadas, así como el comité de caminos u organización comunal responsable, entre otros, considerando los lineamientos que al efecto defina el MOPT. La información relativa a la organización comunal se llevará también en una base de datos independiente.
- o. Conformar y mantener, adicionalmente al expediente de caminos, un expediente de proyecto conteniendo toda la documentación generada por cada intervención vial que se realice.
- p. Inspeccionar y dar seguimiento a los trabajos que se realizan, mediante el reporte diario de actividad de las obras que se ejecutan en el cantón.
- q. Elaborar los estudios previos así como la resolución administrativa que, conforme a la Ley de Construcciones N° 833, deberá someterse a conocimiento del Concejo Municipal, para la declaratoria oficial de caminos públicos en la red vial cantonal.
- r. Priorizar los proyectos viales a ejecutar dentro de las respectivas jurisdicciones, tomando en consideración los criterios técnicos. Tal priorización deberá sustentarse en la evaluación económico-social de las diferentes vías a intervenir

que cuantifique los beneficios a sus usuarios. Dichas evaluaciones involucrarán parámetros como conectividad y concepto de red, tránsito promedio diario, acceso a servicios en las comunidades, densidad de población y volumen de producción. Complementariamente se podrá utilizar el índice de viabilidad técnico-social (IVTS), establecido por la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT. La priorización anterior, deberá elevarse al seno de la Junta Vial Cantonal, la cual deberá aprobarla por medio de una votación de mayoría simple.

- s. Controlar los derechos de vía de la red vial cantonal y asegurar su defensa y restitución en caso de invasiones o afectaciones. De igual forma proponer al Concejo Municipal la reglamentación para la obtención de derechos de vía mediante donaciones conforme al procedimiento estandarizado establecido por el MOPT a las municipalidades.
- t. Vigilar el cumplimiento de los deberes viales de los propietarios y poseedores de los inmuebles, contiguos a caminos y calles, establecidos en la Ley General de Caminos Públicos y el Código Municipal, para lo cual se solicitará colaboración de los Comités de Caminos, Organizaciones Comunales y otras agrupaciones afines, lo cual deberá reglamentar el Concejo Municipal.
- u. Considerar alternativas tecnológicas y administrativas para la conservación y desarrollo de la red vial del cantón, así como para la inversión en este campo.
- v. Vigilar por el cumplimiento de las normas de control de pesos y dimensiones de los vehículos, emitidas por el MOPT, para la red vial cantonal. Coordinar con las instancias correspondientes, para tal propósito.
- w. Coordinar actividades de planificación, ingeniería, promoción y evaluación del desarrollo y conservación vial con las dependencias del MOPT, que corresponda. Asimismo, podrá solicitar asistencia técnica a las dependencias especializadas del MOPT.
- x. Gestionar la obtención de autorizaciones de explotación de fuentes de material, para lo cual deberá cumplir con los requerimientos dispuestos al efecto por el MINAE. Asimismo deberá mantener un inventario de posibles fuentes de material ubicadas en el cantón.
- y. Aplicar y garantizar la incorporación del componente de seguridad vial en todas las obras.
- z. Establecer, un sistema de prevención, mitigación y atención de emergencias en las vías del cantón.
- aa. Emitir las certificaciones correspondientes a la información resultante de los expedientes de caminos y calles de la red vial cantonal.
- bb. Divulgar la labor que se realiza a través de los medios de prensa o electrónicos, murales gráficos, volantes y otros apropiados al cantón.
- cc. Propiciar la equidad de género en la gestión vial.
- dd. Promover y facilitar el proceso de educación en escuelas, colegios y otras organizaciones de interés, en torno a la conservación y la seguridad vial.
- ee. Fortalecer la competencia, capacidad y el conocimiento en gestión vial, mediante pasantías e intercambios entre los sectores y órganos involucrados.

5.3 ALCANCES Y LIMITACIONES DEL PROGRAMA DE GESTIÓN VIAL

Los alcances están dados por la normativa existente en materia de vialidad y tratándose de los recursos provenientes de la Ley de Simplificación y eficiencia Tributarias N° 8114, éstos están delimitados a la red vial cantonal en sus distintos componentes.

El artículo primero de la ley general de caminos, No 5060, establece que para los efectos de la citada ley, los caminos públicos según su función con su correspondiente órgano competente de administración, se clasifican de la siguiente manera: Red Vial Nacional y Red Vial Cantonal, donde la segunda está constituida por los siguientes caminos públicos;

- Caminos vecinales: Caminos públicos que suministran acceso directo a fincas o a otras actividades económicas rurales; unen caseríos y poblados con la red vial nacional y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.
- Calles locales: Vías incluidas dentro del cuadrante del área urbana, no clasificados como travesías urbanas de la Red vial nacional.
- Caminos no clasificados: Caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragaran los costos de mantenimiento y mejoras.

Adicionalmente en el reglamento al artículo quinto, inciso b) de la ley de Simplificación y Eficiencia tributaria 8114, se establece propiamente en su Artículo 4º que: —Destino de los recursos. El Concejo Municipal, con base en los criterios de asignación de prioridades propuestos por la Junta Vial Cantonal, destinará los recursos provenientes de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, exclusivamente a la conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación; una vez cumplidos estos objetivos, los sobrantes se usarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal, que se entenderá como los caminos vecinales, los no clasificados y las calles urbanas, según las bases de datos de la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Las limitaciones son un aspecto que inician con el contenido presupuestario versus las necesidades existentes, continuando por Calidad y cantidad de maquinaria, equipos y tecnologías, Rotación de Personal Técnico y Profesional, capacitación necesaria, entre otros.

5.4 ABORDAJE DE LOS CASOS DE EMERGENCIA

En este sentido, es necesario indicar que anualmente se cuenta con un suministro de recursos inyectados a cuentas de la partida de atención de emergencias, lo que representa un inicio apenas de los recursos necesarios para la atención de las emergencias que por estadística, representan afectaciones muy severas en el cantón.

Por otra parte, el equipo técnico y profesional con que cuenta el departamento de Gestión Vial posee valiosa experiencia en la atención de situaciones de emergencia y generación de información importante para la toma de decisiones, lo que permite considerarse como una fortaleza de la organización.

El cantón de Pérez Zeledón posee una red fluvial que se puede considerar el punto focal de las amenazas hidrometeorológicas del cantón, asimismo, por ser una zona con características de valle, presenta una serie de montañas que con la estación lluviosa se erosionan y producen derrumbes y deslizamientos perjudicando los caminos, ríos, viviendas, fincas, entre otros. La magnitud y la diversidad de los daños así como el deterioro estructural de las vías, son una muestra de las afectaciones tan severas sufridas en el cantón cuando ocurre un fenómeno climatológico como una depresión o tormenta tropical.

En relación con la atención de emergencias cantonales, esta Municipalidad cuenta con un sistema de activación inmediata donde se brinda en primera instancia todas las facilidades posibles para la adecuada coordinación interinstitucional, a fin de integrar y coordinar toda la ayuda posible para realizar intervenciones de primer impacto tendientes a mitigar los efectos negativos del desastre. Además es importante recalcar que se cuenta con medidas de prevención e información de carácter extensivo a las comunidades para que éstas se encuentren informadas y tengan los mecanismos adecuados para una efectiva comunicación que es vital en esos momentos.

Durante los últimos años nos hemos vistos muy afectados por las condiciones climáticas que ha sufrido el país, en este caso las lluvias han ocasionado una serie de emergencias en todo el cantón de Pérez Zeledón, entre ellas: problemas como cierre de vías, grandes deslizamientos, pérdidas relacionadas con la producción agrícola, entre otros, los cuales dejaron muchos daños en infraestructuras, caminos, agricultura y demás.

En el desarrollo de estos eventos de emergencias la Municipalidad de Pérez Zeledón específicamente el Subproceso de Conservación Técnica Vial, ha ejecutado la Atención Inmediata de las Emergencias con la maquinaria existente así mismo un ente ejecutor en la labores de supervisión en los trabajos realizados con maquinaria contratada por la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias.

La coordinación inmediata con cada uno de los Actores Sociales en la atención de las emergencias ha sido un importante pilar para este Subproceso logrando que las emergencias se vayan atendiendo de manera prioritaria y de la mejor forma posible para así poder en conjunto garantizar la transparencia en la ejecución de los proyectos y un mejor control sobre la inversión de los recursos.

5.5 ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO

Dado que la actividad sobre la red vial que se desarrolla con los recursos provenientes de la Ley de Simplificación de y Eficiencia Tributarias N° 8114, concuerda con lo establecido en el PLAN ESTRATÉGICO MUNICIPAL DE PÉREZ ZELEDÓN 2011-2016 citado como se indica a continuación:

Infraestructura

Objetivo estratégico:

- *Desarrollar y promover obras de infraestructura vial, comunal y de servicios que permitan el desarrollo económico, social, ambiental y de seguridad humana para el beneficio y mejoramiento de la calidad de vida de las y los habitantes del cantón de Pérez Zeledón.*

Objetivos específicos:

- *Mejorar la infraestructura vial cantonal, en rutas nacionales, municipales, caminos vecinales y puentes generando equidad en la accesibilidad y vías de comunicación, así como la potenciación de comercio y transporte público hacia y en todas las zonas del cantón*

Además, se establece puntualmente:

**Cuadro No.6
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016**

**Definición Estratégica para vinculación
Año 2011**

AREA ESTRATEGICA	OBJETIVOS ESPECIFICOS POR AREA ESTRATEGICA	IMPACTOS ESPERADOS	MEDIO DE VERIFICACION
INFRAESTRUCTURA	Mejoramiento y mantenimiento de la red vial cantonal de acuerdo a las necesidades de crecimiento y desarrollo de los distritos del cantón.	Más y mejores obras en infraestructura vial	Informe anual de rendición de cuentas
	Elaboración de programas participativos para la ejecución de proyectos para el mejoramiento y mantenimiento de la red vial cantonal.	Más compromiso de la población en el uso de la infraestructura vial	Convenios de colaboración con los actores locales

Fuente: Construcción propia Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011

Se indica que todas las actividades desarrolladas y establecidas en la norma regulatoria supra citada y en el Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal, son coherentes con lo dispuesto en el PLAN ESTRATÉGICO MUNICIPAL DE PÉREZ ZELEDÓN 2011-2016 por lo que se tiene por alineado con el mismo de acuerdo con los fundamentos y la política establecidos.

Cuadro No.7
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Alineación Estratégica
2011

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO		PLAN CANTONAL DE DESARROLLO HUMANO LOCAL			PROGRAMA DE GOBIERNO DEL ALCALDE			PLAN QUINQUENAL SCTV			
2011-2014		2011-2020			2011-2016			2012-2017			
EJES NACIONALES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS NACIONALES	POLÍTICAS CANTONALES	POLÍTICAS CANTONALES	OBJETIVOS ESTRATÉGICOS CANTONALES	EJE	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	AREA ESTRATEGICA	OBJETIVO ESPECIFICO	IMPACTOS ESPERADOS	MEDIO DE VERIFICACION
AMBIENTE Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Ordenamiento territorial	Infraestructura	Promoción y desarrollo de infraestructura vial, obras de comunal y de infraestructura básica de servicios que permitan el bienestar social, económico, social, público y ambiental y de seguridad humana que para el beneficio y garanticen la calidad de vida de los y las habitantes	Desarrollar y promover obras de infraestructura vial, obras de comunal y de infraestructura básica de servicios que permitan el desarrollo económico, social, ambiental y de seguridad humana para el beneficio y mejoramiento de la calidad de vida de los y las habitantes del cantón de Pérez Zeledón	DESARROLLO URBANO	Desarrollar la ciudad de San Isidro de El General como una ciudad atractiva, que propicie la convivencia y el disfrute de todo tipo de personas (adultas mayores, discapacitados, mujeres embarazadas, etc.)	Realizar un plan de ordenamiento vial de la ciudad de San Isidro y su periferia	INFRAESTRUCTURA	Elaboración de programas participativos para la ejecución de proyectos para el mejoramiento y mantenimiento de la red vial cantonal.	Más compromisos de colaboración con la población en el uso de los actores de infraestructura vial	Convenios de colaboración con los actores locales
AMBIENTE Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL	Ordenamiento territorial	Desarrollo Social	Fortalecer la infraestructura que promueva el desarrollo de las actividades socio-culturales, deportivas y recreativas en las comunidades	Generar condiciones y oportunidades que garanticen la calidad de vida de los y las habitantes del Cantón para un desarrollo humano	DESARROLLO Y FORTALECIMIENTO DE LA PRODUCCIÓN	Dinamizar el aparato productivo cantonal como alternativa de generación de empleos, mejoras ingresos, encadenamientos productivos y desarrollo general, bajo enfoque de desarrollo sostenible y amigable ambientalmente	Rutas Nacionales, red vial cantonal y planificación del desarrollo vial de los distritos.	INFRAESTRUCTURA	Mejoramiento y mantenimiento de la red vial cantonal de acuerdo a las necesidades de crecimiento y desarrollo de los distritos del cantón.	Más y mejores obras en infraestructura vial	Informe anual de rendición de cuentas

Fuente: Construcción propia Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011

Se pretende realizar un alineamiento más específico tal como el anteriormente presentado, dado que se deben tomar en cuenta todos lineamientos estratégicos definidos en el ámbito nacional. Tales instrumentos son el Plan Nacional de Desarrollo, Plan Cantonal de Desarrollo Humano Local, Plan Estratégico Municipal, Programa de Gobierno del Alcalde.

La vinculación de estos instrumentos ofrece un panorama que permite mantenerse en la corriente estratégica y por ende, contribuir al adecuado logro de los objetivos institucionales.

CAPÍTULO VI

ANÁLISIS SITUACIONAL O FODA

6.1 DIAGNOSTICO A PARTIR DEL ANÁLISIS SITUACIONAL O FODA

El Diagnóstico de Ambiente Interno y Externo de la Organización, así como el del Tamaño Estratégico de la misma, arrojaron interesantes variables relacionadas con lo que se ha dado en denominar como el Análisis Situacional o FODA de la organización que como se sabe contiene las siguientes cuatro variables:

- **Fortalezas:** que hacen referencia aquello en lo que la organización es fuerte y de lo que puede sentirse orgullosa. Esta variable del análisis se interpreta siempre positivamente y es considerada interna.
- **Oportunidades:** consisten en aquello que la organización ha pasado desapercibido hasta ahora pero que perfectamente puede ser un marco de acción competencial en el futuro inmediato. Igualmente al caso anterior se analiza como una variable positiva pero es de carácter externa.
- **Debilidades:** al contrario de las fortalezas suponen aquellos factores y variables que la organización padece como consecuencia de su situación actual. Es evidentemente una variable que merece análisis negativo y se le considera en el espectro interno de la organización.
- **Amenazas:** provocan desazón en el corto, mediano o largo plazo pues constituyen factores de riesgo a los que se enfrenta la organización de manera inmediata. Es igualmente externa y negativa.

Estos resultados de manera resumida los ofrece el siguiente Cuadro:

Cuadro No.8
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Resumen de Resultados del Análisis FODA
Año 2011

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
1. Clima Organizacional en General destacando relaciones interpersonales	1. Estructura de la Organización Social Cantonal
2. Remuneración económica (excepto profesionales)	2. Endeudamiento Bajo - Acceso a Planes Financieros e Inversiones Bancarias
3. Satisfacción y Desarrollo Personal – Facultación	3. Acceso – Cambios – Innovaciones en Tecnologías
4. Formulación, Desarrollo y Participación en los Planes	4. Desarrollo Económico Acelerado del Cantón
5. Buen nivel de Efectividad, Calidad y Cantidad en los productos	5. Vínculos con la Sociedad aceptables y mejorando
6. Buena atención a los usuarios	6. Ideología de la Organización clara pero no difundida
DEBILIDADES	AMENAZAS
1. Componentes Físicos de la Infraestructura e Instalaciones	1. Solvencia Financiera – Transferencias Externas
2. Ambiente de Control en especial personas y sistemas	2. Inflación – Devaluación – Empleo
3. Cumplimiento y Compromiso con los planes	3. Migraciones – Seguridad Ciudadana – Crecimiento Demográfico
4. Influencia de los jefes en los subordinados	4. Cambios de Gobierno – Políticas Públicas – Falta de Legitimación
5. Falta de Planificación Estratégica en materia de Factor Humano	5. Liderazgo Político Cantonal y Regional - Uso de criterios de oportunidad para decidir
6. Rotación de Personal Técnico y Profesional	6. Tamaño del Presupuesto
7. Calidad y cantidad de maquinaria ,equipos y tecnologías	7. Insatisfacción del Usuario

Fuente: Construcción propia Subproceso Conservación Técnica Vial, Junio 2011

De seguido haremos una breve descripción del significado aportado por los analistas de este ejercicio a estas variables identificadas.

6.1.1 Fortalezas

Relaciones interpersonales y con los jefes: En esta parte de la Municipalidad conviven personas de distintos estratos sociales, económicos así como educativos y todos generan en la organización un nivel de camaradería, solidaridad y de motivación interna que es de mucha valía en la organización. Esto igualmente se ve reflejado con las autoridades en un marco de respeto mutuo.

Satisfacción Personal del Funcionario aunque con Problemas de Remuneración Económica a nivel profesional: Indudablemente el Programa de Gestión Vial ha pasado de ser una organización que en sus inicios cuando tenía pocos funcionarios profesionales, a una organización que hoy cuenta con un elenco de profesionales de diversas ramas y un número de empleados de núcleo técnico, administrativo y profesional que aún hoy día se encuentran estudiando. Esto nos garantiza como institución un desarrollo en este campo acorde con las nuevas tendencias de la doctrina académica y un acercamiento constante de la institución a la investigación y al desempeño académico en general.

En contraste con el hecho de que la Municipalidad cuenta con muchas personas preparadas en sus respectivos campos, aún sigue habiendo un nivel de insatisfacción especialmente referido a la sensación de logro y a la situación específica de ciertos factores de remuneración económica a ciertos niveles de la organización en especial en el núcleo profesional que se ha traducido en un problema de rotación de personal donde las brechas con respecto a otros puestos en la Región son enormes aún.

Procesos de Formulación de Planes: Los Sistemas de Planificación con una base participativa e institucional han sido reconocidos por los analistas institucionales y externos como un enorme esfuerzo de la Organización por lograr mejora sustantiva en esta materia y que ha dado fruto en el corto plazo. Queda mucho por mejorar pero es imprescindible reconocer que actualmente existe una base de credibilidad importante en los agentes institucionales acerca de la importancia y valor de estos instrumentos de trabajo.

Cantidad, Calidad y Efectividad de los Productos: Pese a que el nivel de satisfacción general en el Programa acerca de los logros obtenidos es apenas aceptable, dependiendo en muchos casos de con quién se discuta la situación, hay una creencia de que lo que hasta ahora se ha hecho se ha hecho con una calidad y cantidad, de acuerdo a los recursos disponibles, que es superior al promedio. Esto eleva la percepción de evaluación de la efectividad hasta considerarla mejor que si el Programa no hubiese existido hasta ahora.

Buena atención a los Usuarios: El nivel de satisfacción que se percibe hasta ahora en materia de atención a los usuarios de los servicios de las distintas áreas de trabajo del Programa es más que satisfactorio. Se considera, que aunque siempre se puede mejorar, en términos generales hay una percepción de que cada persona que es recibida en el Programa recibe la satisfacción de sus intereses de acuerdo al bloque de legalidad y obviando factores negativos tales como el clientelismo político.

6.1.2 Oportunidades

Estructura de la Organización Social y Comunal: La Región Brunca en general, pero Pérez Zeledón en específico se jactan de ser los cantones mejor y más organizados en

términos comunales del país. Esto es resultado de una añeja política de generación de polos de desarrollo implantada en los años setentas y que dejó como huella en el cantón esta semilla que ahora es fértil y aprovechable.

Niveles de Endeudamiento Bajos en el Programa: Hay que aprovechar de manera racional, técnica y científica, pero sobre todo de sentido común las posibilidades de financiamiento de proyectos y actividades que ofrece el mercado financiero nacional e internacional que pueden liberar rápidamente la presión financiera que se tiene actualmente para desarrollar ciertas actividades o al menos para darles el primer impulso.

Acceso a Nuevas Tecnologías: Pese a que hay información de su existencia no hay una política institucional adecuada de acceso a estas nuevas tecnologías que se conviertan en detonantes de un cambio en la organización hacia el progreso y la modernización. Falta aún ajustar instrumentos como la página web, así como los accesos a información digital, servidores de gran capacidad, redes amplias y confortables, en fin ambiente y equipo adecuado para la función del Gobierno local. Sin embargo, existe una valiosa oportunidad de lograr objetivos claros y concisos en el corto y mediano plazo si se toman las decisiones oportunas en esta materia.

Ideología de la organización clara pero no difundida: Pese a que aún no está suficientemente consolidada ni difundida si existe una discusión continua y analítica acerca de aquello en lo que la organización cree. Este proceso es además debe ser rápidamente inducido a los que por vocación menos reflexión generan en el entorno de la organización.

Desarrollo Económico acelerado en el Cantón: Pérez Zeledón muestra una de las iniciativas de crecimiento económico y social más acelerados de todo el país. Sin embargo sigue estando inserta en la Región más pobre de la Nación. Por ello debe aprovecharse esta iniciativa de crecimiento sostenido que tienen los agentes económicos y sociales del país si no descuidar el dictado de políticas públicas con un sentido mucho más regional.

Relaciones Comunes, Regionales, Sectoriales e Internacionales: Es necesario el compromiso a fin de ampliar el horizonte de la comunicación y el estrechamiento de los vínculos con las organizaciones comunales, regionales, sectoriales e institucionales las cuales, sin ser malas en la actualidad, pueden y deben mejorarse sensiblemente a fin de lograr un mejor impacto en la comunicación y el establecimiento del tejido social del entorno de la organización.

6.1.3 Debilidades

Estilos de liderazgo e Influencia en los Subordinados: La Municipalidad, en razón de su diversidad en la composición del capital humano, ha encontrado también diversos estilos de ejercer el liderazgo a nivel de mandos medios que a veces contrastan unos con otros y que hace que los funcionarios creen una sensación de la existencia de hordas internas que dividen la institución en modelos de gestión distintos, percepción del riesgo institucional, niveles de satisfacción psicológicos, etc.

Ambiente de Control Interno: Tanto la Unidad de Auditoría Interna como el Sistema de Control Interno institucional son agentes que generan un adecuado proceso de control en las

diferentes esferas competenciales de cada uno de ellos. Este ha sido un importante factor de éxito en esta materia. Sin embargo en materia de sistemas y del resto de los agentes que desarrollan estos mecanismos de control existen fuertes debilidades en razón de que la gestión por sí misma sigue enormemente permeada de clientelismos políticos y de actitudes contrarias a los mecanismos de control establecidos. Hay que trabajar en capacitación y mejoramiento de los sistemas de control de manera inmediata.

Calidad y Cantidad de las Instalaciones Físicas: Evidentemente la debilidad más repetida en todos los diagnósticos ha sido la de la relación calidad y cantidad de las instalaciones físicas de la Municipalidad. El hecho de estar asentados en un edificio viejo, mal ubicado y en riesgo hace aflorar las preocupaciones de todos los funcionarios así como el hacinamiento y la falta de condiciones de climas artificiales adecuados.

Calidad y Cantidad de Maquinaria, Equipos y Tecnologías: Todos estos factores resultan insuficientes en la actualidad a fin de lograr una adecuada gestión administrativa, servicial y de inversiones públicas.

Compromiso y Cumplimiento de Planes: Por diversos factores que los agentes institucionales han venido detectando con el paso del tiempo existe una desazón generalizada en el sentido de la afectación que hay acerca de la falta de compromiso y de cumplimiento en los Planes en especial los de corto plazo. Las autoridades municipales deben reflexionar fuertemente acerca de las medidas correctivas que deben dictarse en esta materia y además lograr procesos de capacitación y motivación integrales que permitan fortalecer estos indicadores.

Administración del Factor Humano y Rotación de Personal: Igualmente, no por ser el último factor de debilidad que se analiza deja de ser el más importante. De hecho es el principal tema de riesgo institucional que se ha logrado identificar en múltiples procesos de control interno institucional en los últimos dos años. Los cambios y las decisiones en esta materia se siguen postergando. Existe enorme rotación de personal especialmente en las esferas profesional y técnica lo que evidentemente debilita las acciones y los planes que se han formulado a fin de ser desarrollados en el corto, mediano y largo plazo.

6.1.4 Amenazas

Situación precaria de la Economía Nacional: La situación económica nacional afecta a todos los ámbitos de la realidad del país. De ello no se excluye el cantón del PZ y la remisión a los índices de inflación, devaluación y empobrecimiento general fueron constantes en la evaluación.

Crecimiento demográfico y otros indicadores Sociales: Al saturarse zonas de alta densidad poblacional del país como la vertiente oeste y norte de la Gran Área Metropolitana hacen que el crecimiento demográfico sea una de las principales amenazas del desarrollo del cantón. Se espera que en muy pocos años el cantón llegue a tener habitantes en una proporción superior al millón de personas lo que hace necesaria una política en este sentido. Igualmente ocurre con el resto de los indicadores sociales diagnosticados.

Usuario insatisfecho: la Municipalidad ha desarrollado algunos esfuerzos importantes en esta materia pero aún siguen existiendo roces valiosos entre municipio y Municipalidad que deben ser identificados, contabilizados, analizados y resueltos en el corto plazo.

Solvencia Financiera y Transferencias del Gobierno: actualmente un buen porcentaje del presupuesto de ejecución y de inversión municipal se extrae de las transferencias que en este sentido el Gobierno Central debe trasladar a la Municipalidad a partir de una de las leyes de impuestos más impopulares e irregulares de la historia fiscal del país como es la Ley 8114. Esto hace que la Municipalidad deba reflexionar en el tema de la solvencia financiera buscando nuevas y más seguras fuentes de ingresos que además no dependan en nada de la Tesorería Nacional.

Cambios de Gobierno y en las Políticas Públicas Nacionales: Cada ciclo electoral la Municipalidad de nuevo se ve sometida a un cambio en unas exiguas y carentes de fundamento políticas públicas nacionales que de todos modos permean significativamente sus accionar. Sin embargo a la hora de hacer surgir estas políticas al sector municipal no se le participa de la discusión ni de su desarrollo. Para ello sólo hay que pensar en grandes temas como el TLC en esta Administración Arias Sánchez.

Liderazgo Político Cantonal y Regional permeado de Decisiones influenciadas por Criterios de Oportunidad: Aún quedan varios escenarios institucionales en el que los ciudadanos siguen acudiendo a la Municipalidad en una actitud de lograr decisiones de los jerarcas que se remiten a fenómenos como el clientelismo políticos que provocan que se desarrolle una estrategia de seguimiento más bien influenciada por criterios de oportunidad que por criterios técnico o estratégicos.

Tamaño de Presupuesto: El cual pese a su crecimiento en términos absolutos en los últimos cinco años aún resulta efectivamente insuficiente para lograr las metas institucionales a largo plazo. No se han evaluado aún actividades tales como las inversiones en bonos, la financiación a través de créditos o la colaboración de agentes internacionales hacia esos fines propuestos.

Como puede observarse del diagnóstico anterior la organización ya tiene claro el panorama que le rodea y es solvente en la interpretación adecuada de las estrategias que debe seguir en esta materia.

La evaluación que se hizo de estas variables que conforman el análisis situacional permite determinar que la estrategia a seguir en términos generales de la organización está balanceada aunque es evidente que hay una presencia aún mayor de factores amenazantes y de debilidades que de oportunidades y fortalezas. Ello hay que combatirlo de inmediato a través de acciones estratégicas fuertes implementadas de manera que permitan convertir esos debilidades en fortalezas y las amenazas en oportunidades en el corto plazo.

En cuanto a las debilidades en ellas hay que trabajar fuertemente a efectos de que no distorsionen la estrategia general de desarrollo de la institución.

CAPÍTULO VII

PRODUCTOS OBTENIDOS

7.1 PRODUCTOS OBTENIDOS

El objetivo esencial que se ha buscado en este trabajo exhaustivo que hemos apenas descrito atrás ha sido el de dotar al Programa de Gestión Vial Municipal de la Municipalidad de Pérez Zeledón de los activos intangibles que necesita para poder generar las Políticas Públicas desde el punto de vista estratégicas con el fin de planificar institucionalmente en esta materia y de esta manera poder orientar su trabajo en el marco de los distintos procesos de gestión administrativa, de prestación de servicios y de desarrollo de obras públicas de cara al ciudadano al que sirve.

Para ello hemos invertido tiempo y recursos institucionales muy valiosos en el desarrollo de este Plan de Desarrollo que como se dijo al principio pretende orientar las funciones en los próximos 10 años y a fin de que el mismo sea el pivote de acción de un procesos más acelerado y entusiasta de generación de una adecuada Política de Desarrollo Integral con sentido humano que permita a las personas que conjuntan el municipio del cantón habitar en un territorio adecuado a sus intereses y acorde con sus expectativas de vida y de acción en todas las esferas del actuar humano.

Producto de la reflexión estratégica sobre el Programa de Gestión Vial, se analizan además los siguientes insumos, a fin de construir tanto nuestra Misión, como nuestra Visión.

7.2 INSUMOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA MISIÓN

- Somos un órgano adscrito a la Municipalidad de Pérez Zeledón conformado por una Junta con carácter de órgano colegiado constituida por un conjunto de actores sociales de todo el cantón y un Subproceso Administrativo con carácter técnico y operativo que colabora en la consecución y administración de los diferentes recursos.
- Procuramos desarrollar una adecuada Gestión Vial incorporando todos los elementos necesarios para su correcta administración considerando desde la gestión de los recursos hasta la distribución de los mismos de manera participativa y equitativa a fin de satisfacer las necesidades de todo el cantón.
- Esto lo queremos lograr a través de procesos de diagnóstico de necesidades para lograr una efectiva planificación que permita establecer prioridades a fin de lograr una adecuada distribución de los recursos con los que se cuenta para lograr la ejecución efectiva de los proyectos, programas y planes.
- Para ello esperamos contar con la participación de los distintos actores sociales existentes en las comunidades y además con la colaboración de actores institucionales externos e internos procurando siempre contar con factor humano especializado y de la mejor calidad. Con el fin de lograr un desarrollo humano integral

en todo el territorio del cantón a través de la mejora cualitativa y cuantitativa de la infraestructura vial y de las redes sociales.

- Nuestros insumos son la más alta tecnología en materia de equipos y maquinaria, las mejores y más calificadas personas y los recursos financieros transferidos y propios que de ella se sirven.
- Nuestro objetivo fundamental son los munícipes del cantón de Pérez Zeledón
- Creemos que la persona responsable actúa en forma consciente, diligente, confiable y siempre orientada a principios y valores que a la vez se ve reflejada en el grado en el que el ser humano acepta y ejecuta sus obligaciones en especial ante las relaciones y actuaciones con los demás. Entendemos que actuar honestamente es realizar las acciones apegados a una conducta honesta y responsable lo que significa llevar a cabo las labores diarias de manera que quien se beneficie con ellas sea el otro o la institución y no nuestros propios intereses. Para ser respetuoso hay que ser cauto, tolerante, atento y se requiere además tener consideración con los demás. Ello implica actuar siempre con sencillez hacia los demás y saber escuchar la opinión del otro y no ignorarla por más humilde que nos parezca. Al haber lealtad hay compromiso con los valores y los principios que acordamos con el otro. La lealtad se practica junto con la discreción, prudencia y solidaridad; siempre apegados a los principios en que creemos y la actitud leal promueve seguir un ideal y mantenerse firme en él. Actuar solidariamente significa entonces identificarse y proyectarse con un máximo de sentido de fraternidad, entusiasmo y firmeza en apoyar al otro como a sí mismo.

7.3 INSUMOS PARA CONSTRUCCION DE LA VISIÓN

Análisis de factores que intervendrán en la construcción de nuestra visión:

7.3.1 Factor Económico Financiero

Se procura lograr una mayor solvencia económica financiera en toda la Municipalidad que permita que a mediano y largo plazo se pueda garantizar el funcionamiento del Programa de Gestión Vial Cantonal de manera integral y con una mayor contribución de recursos propios y no tanto transferidos a fin de lograr la consecución de los programas, proyectos y planes con participación ciudadana en su formulación que permita hacer frente a las necesidades e intereses del cantón.

7.3.2 Factor Político Organizacional

Materializar la participación real de los munícipes a través de estructuras de organización formales e informales poniendo especial énfasis en los Concejos de Distrito y que promueva la formación integral de los líderes comunales para que cuenten con suficiente claridad en la definición de la distribución y asignación de recursos, funciones, facultades, potestades y competencias.

7.3.3 Factor Comunal Social

Se pretende contabilizar el capital social del cantón y con ello a la vez se busca una mejor, mayor y efectiva participación ciudadana que permita primero identificar y luego incorporar a los principales actores sociales que puedan y deban decidir acerca de la asignación de recursos de acuerdo a las necesidades y prioridades que surjan en el seno de las comunidades mismas logrando así un mayor sentido de unión intercomunal en la búsqueda de soluciones integrales a problemas comunes, para que así la comunidad esté satisfecha y conforme con las obras y la gestión realizadas y que la inversión se vea reflejada en los intereses de la misma comunidad.

Los rasgos de este nuevo espíritu comunal se identifican por:

- Mayor información en las dos vías Municipalidad - Munícipe.
- Acertada coordinación y colaboración.
- Mayor Identificación.
- Más Organización.
- Más Vigilancia.
- Más Proactividad.
- Mayor Cobertura social.
- Que exista armonía social, e
- Identificación con sus obligaciones ciudadanas.

7.3.4 Factor Infraestructural Tecnológico

Pretendemos obtener la tecnología de punta a nivel mundial logrando en el corto plazo contar con una Plataforma Tecnológica con equipo, maquinaria y ambientes óptimos, con el fin de poder cerrar la brecha técnica a nivel institucional y proyectar la mejora lograda a nivel comunal para que se promueva una mejor prestación de los servicios municipales y una más acertada y célere gestión administrativa con especial énfasis en temas como la gestión financiera y rendición de cuentas.

7.3.5 Factor Organizacional (Tamaño Estratégico)

Al igual que el resto de la institución se procura lograr una organización administrativa interna con un enfoque corporativo que permita la gestión de políticas públicas depositadas en los planes estratégicos, presupuestarios, operativos y específicos de trabajo y, además, en la gestión administrativa y el desarrollo de obras públicas para el ciudadano. Se promueve ejercitar iniciativas hacia la descentralización de la gestión en cada distrito y que la decisión del tamaño organizacional se movilice hacia la consulta ciudadana.

7.3.6 Empleado y Funcionario Municipal

Incorporar el perfil del colaborador del Programa de Gestión Vial a las Políticas Públicas que ha definido la Municipalidad como un todo.

7.3.7 Relaciones con Otras Organizacionales

A nivel de las relaciones con el resto de la Administración Pública (centralizada, desconcentrada y descentralizada) y las demás organizaciones sectoriales y privadas, tanto a nivel internacional, nacional como regional se procura lograr poner en práctica de manera efectiva los principios de Coordinación y Colaboración pero que den como resultado una relación más orquestada, siempre ejerciendo la Municipalidad de Pérez Zeledón el liderazgo en cuanto a la administración de los intereses locales en su condición de Gobierno Local. Se promoverá asimismo el enlace estratégico a través de mecanismos como las alianzas y las nuevas formas de colaboración interinstitucional que permitan una mayor y mejor coordinación para lograr satisfacer objetivos comunes y competencias complementarias.

7.3.8 Gestión Pública y Administrativa

Al igual que en el compromiso de toda la Municipalidad de Pérez Zeledón se promueve una gestión pública y administrativa que se caracterice por ser:

- Menos burocrática.
- Más transparente.
- Eficiente.
- Con liderazgo en materia de gestión municipal.
- Que promueva un adecuado desempeño de las actividades.
- Que sea planificada mediante la decisión popular.
- Impregnada de valores.
- Con un adecuado sistema de rendición de cuentas.
- Cumplida, legitimada y Pragmática.
- Dirigida a las necesidades del usuario.
- Consciente de la importancia de la prestación del servicio.
- Acorde a las normas.

7.3.9 Imagen Institucional

El Programa de Gestión Vial se propone a sí mismo como una organización valuarte y con liderazgo en el sector de la Administración Pública Municipal. Para ello requerimos de la definición de una identidad propia que refleje la satisfacción de los intereses de la comunidad.

Los rasgos que se proponen de esta nueva imagen institucional son los siguientes:

- Confiable.
- Transparente.
- Líder.
- Con solvencia moral.
- Con identidad propia.
- Moderna.
- Ágil.
- Efectiva.
- Segura de sí misma.

- Respetuosa de la institucionalidad.
- Empoderada.
- Positiva.
- Con credibilidad y
- Que promueva la excelencia.

7.4 MISIÓN, VISIÓN Y OBJETIVOS PARA EL PROGRAMA DE GESTIÓN VIAL

A continuación presentamos la MISIÓN y VISION para el Programa de Gestión Vial Municipal, periodo 2012- 2016.

7.4.1 LA MISIÓN

Somos el Programa de Gestión Vial Municipal, regido por una Junta que es el órgano público nombrado por el Concejo Municipal en cumplimiento de la ley. Procuramos el bienestar de los munícipes del cantón de Pérez Zeledón, en materia vial, mediante la administración efectiva de los recursos disponibles, proponiendo además la implementación de modelos de atención vial.

7.4.2 LA VISIÓN

Seremos en cinco años un Programa Líder en Gestión Vial Cantonal, amigable con el ambiente, con mayores recursos para la inversión efectiva, consolidando a través de los Consejos de Distrito la participación de la sociedad civil, fortaleciendo además, la coordinación nacional e internacional con los sectores públicos y privados.

7.4.3 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Actuar como un órgano integrado dentro del Gobierno Local del cantón de Pérez Zeledón bajo la premisa de convertirse en una organización modelo a todo nivel a fin de establecer, dictar y ofrecer verdaderas y adecuadas políticas de desarrollo en los dos grandes ejes de acción de la Municipalidad que guardan relación con el programa de Gestión Vial Municipal y que han de ser:

1. La Gestión Administrativa caracterizada por la definición clara y circunstanciada así como por la ejecución de los planes, programas y proyectos con un máximo de efectividad y oportunidad en todos los procesos. Se promueve fortalecer a la organización procurando la prevalencia de la autonomía municipal a todo nivel a través de la toma de decisiones acertada asumiendo el liderazgo institucional en el dictado de políticas públicas a nivel local y sin dejar de lado el establecimiento de relaciones estratégicas y comisiones interinstitucionales para coordinar la solución de problemas comunes.
2. Traducir los ingresos actuales y los nuevos que se obtengan en valiosas obras públicas, con un profundo sentido de desarrollo humano integral y social. Que permitan el crecimiento y progreso de las distintas potencialidades humanas de los munícipes en los aspectos económico, social, cultural, ambiental y sobre todo espiritual. Obras que se construyan con los mejores aportes de la tecnología y las habilidades y destrezas humanas al servicio de todos los habitantes y facilitando su acceso y disfrute especialmente a los munícipes con algunas limitaciones causadas por factores internos o externos adecuadamente identificados con las mejores técnicas.

Actuando siempre al amparo de los principios de:

1. Transparencia en la gestión de las finanzas públicas convirtiendo a la institución en una auténtica casa de cristal al servicio comunal.
2. Con un profundo sentido de desarrollo humano integral en todas las esferas de acción del ser humano.
3. Que promueva la perspectiva de rendición de cuentas oportuna y efectiva a todos los niveles de la acción municipal a fin de trasladar al munícipe toda la información relevante a sus intereses y compromisos.

Para ello serán útiles los siguientes instrumentos estratégicos a saber:

- Fortalecimiento Institucional a partir del mejoramiento continuo en la gestión
- La acción proyectiva y programática en la atención de la Red Vial municipal.
- El desarrollo de un Sistema Integral de Formación (educación) en temas referidos a las funciones municipales, liderado por la Municipalidad como un todo y por el Programa en específico, que capacite a los distintos actores sociales en el manejo de la gestión pública en la esfera municipal. Con ello se pretende lograr una mejor y mayor: formación ciudadana, consolidación de liderazgos que den soporte a la institución y, sobre todo, participación ciudadana.

Buscamos con ello un munícipe mejor desde todo punto de vista y sobre todo caracterizado por ser:

- Más solidario
- Más participativo
- Más responsable
- Más productivo
- Más formado en todas sus destrezas
- Más consciente
- Más capaz
- Más desarrollado
- Y con más interés por los valores

7.5 DEFINICIÓN DE LOS EJES, OBJETIVOS Y ACCIONES ESTRATÉGICAS

A fin de procurar el desarrollo de una propuesta para el Programa de Gestión Vial, que se está realizando, se presenta el cuadro Resumen de los Ejes, Objetivos y líneas de acción, en términos estratégicos, que han sido definidos para este periodo:

Cuadro No.9
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2011-2115

Matriz de Ejes, Objetivos y Acciones
2011

EJES ESTRATÉGICOS	OBJETIVO ESTRATGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
DESARROLLO HUMANO	Lograr una mejora cualitativa y cuantitativa en las relaciones interinstitucionales, a través de contactos formales e informales a todos los niveles posibles entre las organizaciones existentes en el país, con el fin de obtener una solución integral a los problemas comunes en un marco de respeto a las competencias y potestades de cada quien, pero aprovechando las facultades y los recursos con que cuentan los órganos y entes potenciales de interacción.	Desarrollo del Subproceso de Conservación Técnica Vial
		Programas de buenas prácticas municipales y pasantías
	Desarrollar un Plan Estratégico de Administración del Factor Humano Institucional que incorpore todos los aspectos que faciliten su desarrollo y su consolidación garantizando que el capital humano institucional sea el valuarte de la organización municipal y bajo una visión ideológica de empleo público municipal	Administración de los recursos y rendición de cuentas
		Desarrollo y mantenimiento de instrumentos normativos
		Coordinación con recursos humanos
DESARROLLO Y TRANSFORMACIÓN DEL GOBIERNO MUNICIPAL	Definir en el corto plazo un Plan de Acción certero y concreto que permita que la Municipalidad pueda contar con una estrategia adecuada de Relaciones Públicas y de Divulgación a través de la obtención del factor humano y de los recursos materiales y tecnológicos que permitan el logro de una comunidad informada correctamente, satisfecha y vigilante del actuar municipal en el ámbito de los medios de comunicación existentes en el cantón.	Programas de capacitación integral al funcionario municipal
		Capacitación integral a las comunidades
		Promoción Social comunal
	Coordinar con el Ministerio de Educación y el resto de las instituciones públicas y privadas de educación del país, con especial énfasis en las existentes en el cantón la inserción, dentro de sus programas de educación y formación integral, del tema de la descentralización del desarrollo y el fortalecimiento municipal en todas sus esferas de acción, a través de la puesta de práctica de programas de extensión de la Municipalidad hacia los centros educativos que permitan la transmisión del conocimiento y del saber municipal hacia los educandos y de programas de divulgación en los medios y en las comunidades que favorezcan una comprensión más objetiva y participativa del quehacer municipal	Campañas de divulgación e información
		Capacitación integral a las comunidades
		Promoción Social comunal
	Perfeccionar un estilo de administración pública eficiente, eficaz y oportuno que crea y la vez ponga en práctica la autonomía municipal como principio rector de la organización municipal a través de programas de capacitación dirigidos al funcionario y al usuario acerca de esta temática, así como de la transmisión de experiencias hacia el munícipe con la práctica constante de una justicia administrativa municipal sólida, efectiva y justa que se avoque a hacer cumplir las políticas de gobierno en cuanto al manejo de la situación y el desarrollo de los intereses locales.	Campañas de divulgación e información
		Programas de capacitación integral al funcionario municipal
		Programas de buenas prácticas municipales y pasantías

EJE ESTRATÉGICOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO	ACCIONES ESTRATÉGICAS
DESARROLLO Y TRANSFORMACIÓN DEL GOBIERNO MUNICIPAL	Consolidar un programa institucional que permita que la Municipalidad continúe en su camino ascendente hacia el mejoramiento integral y a la vez hacia el desarrollo de nuevos liderazgos institucionales que crean e impulsen este tipo de experiencias con el fin de mostrar a la institución como la organización robusta y firme que debe ser al asumirse a sí misma como el Gobierno Local del cantón	Administración de los recursos y rendición de cuentas
		Desarrollo y mantenimiento de instrumentos normativos
		Coordinación con recursos humanos
	Desarrollar un Plan de Acción concreto y certero que facilite recursos de todo tipo a fin de establecer una política institucional y de largo plazo que permita no sólo la administración del patrimonio municipal actual y futuro sino su desarrollo de cara al ciudadano y con visión de futuro	Gestión administrativa y el desarrollo del subproceso de conservación técnica vial
		Mejora en la toma de decisiones en especial referida a los órganos colegiados como la junta vial y el concejo municipal
		Mantenimiento rutinario
		Mantenimiento periódico
		Mejoramiento
		Rehabilitación
		Ejecución inmediata
		Reconstrucción
		Obras nuevas
	Desarrollar Estrategias de Inversión a corto, mediano y largo plazo y Fortalecer los Procedimientos Internos evaluando Control Interno y Riesgos	Administración de los recursos y rendición de cuentas
		Desarrollo y mantenimiento de instrumentos normativos
		Coordinación con recursos humanos
	Desarrollar acciones dirigidas a la normalización de procesos mediante Manuales y Reglamentos, entre otros instrumentos de gestión. Igualmente se promueve la realización de Programa de Formación Integral a los actores Institucionales a través de talleres, pasantías, compartir experiencias exitosas, entre otros	Administración de los recursos y rendición de cuentas
		Desarrollo y mantenimiento de instrumentos normativos
		Coordinación con recursos humanos
	Lograr una efectiva y paulatina Participación Ciudadana en todos los procesos de gestión municipal	Capacitación integral a las comunidades
		Promoción social comunal
		Campañas de divulgación e información
		Inventario de necesidades de las comunidades
		Registro estadístico en el sistema de información
		Mapeo de actores sociales
DESARROLLO URBANO	A través de proyectos concretos enmarcados dentro del Programa de Gestión Vial Municipal identificar y desarrollar acciones que permitan el Desarrollo de la Infraestructura Cantonal en general y en específico de la Red Vial Cantonal	Gestión administrativa y el desarrollo del Subproceso de Conservación Técnica Vial
		Mejora en la toma de decisiones en especial referida a los órganos colegiados como la Junta Vial y el Concejo Municipal
		Mantenimiento rutinario
		Mantenimiento periódico

		Mejoramiento
		Rehabilitación
		Ejecución inmediata
		Reconstrucción
		Obras nuevas
	Identificar, incentivar y desarrollar acciones concretas en materia de desarrollo económico que permitan a las personas aprovechar plenamente sus capacidades, destrezas y tecnologías a efectos de lograr sus propósitos materiales y espirituales	Inventario de necesidades de las comunidades
		Registro estadístico en el sistema de información
		Mapeo de actores sociales
		Gestión administrativa y el desarrollo del subproceso de conservación técnica vial
		Mejora en la toma de decisiones en especial referida a los órganos colegiados como la junta vial y el concejo municipal
		Mantenimiento rutinario
		Mantenimiento periódico
		Mejoramiento
		Rehabilitación
		Ejecución inmediata
		Reconstrucción
		Obras nuevas

7.5.1 Descripción conceptual para las Acciones Estratégicas

- Capacitación Integral a las Comunidad:** La idea es formar en los ciudadanos destrezas en el manejo de información y conocimientos acerca de construcción de alcantarillas, cabezales, conformación de Comité de Caminos y Asociaciones de Desarrollo, Participación Ciudadana y formas de organización comunal, así como la importancia de el desarrollo de obras viales de forma participativa, involucrando a todos los actores sociales existentes en las diferentes comunidades en las cuales se desarrollen las obras. El sistema de capacitación se desarrolla utilizando la estructura del departamento de Conservación Técnica Vial, sus recursos y los insumos existentes.
- Promoción Social Comunal:** Se pretende la coordinación y el seguimiento de las actividades, obras, proyectos y programas establecidos en asocio con las comunidades.
- Campañas de Divulgación e Información:** Con la intención de proyectar una correcta imagen de la Municipalidad entre los distintos actores sociales institucionales.
- Mantenimiento Rutinario:** Entendido como el conjunto de actividades que deben ejecutarse con mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la vía, su nivel de servicio y la seguridad de los usuarios. Esta constituido, entre otros, por la limpieza de drenajes, el control de la vegetación, las reparaciones menores de los pavimentos de concreto asfálticos, concreto hidráulicos y de tratamientos superficiales bituminosos, el bacheo manual o

mecanizado de las vías en lastre, el mantenimiento ligero de los puentes, las obras de protección y demás obras de arte, así como la restitución de la demarcación y señalamiento.

- e. *Mantenimiento Periódico*: Es el conjunto de actividades programables cada cierto periodo, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales, sellos o recarpeteos asfálticos, según sea el caso, sin alterar la estructura subyacente a la capa de ruedo, así como la restauración de taludes de corte y de relleno y del señalamiento en mal estado. El mantenimiento periódico de los puentes incluye limpieza, pintura, reparación o cambio de los componentes estructurales o de protección, así como la limpieza del cauce del río o quebrada, en las zonas aledañas.
- f. *Mejoramiento*: Es el conjunto de mejoras o modificaciones de los estándares horizontal y/o vertical de los cambios, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, el cambio del tipo de superficie de tierra a lastre o de lastre o asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes o intersecciones.
- g. *Rehabilitación*: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Considera también la construcción o reconstrucción de los sistemas de drenaje. Antes de cualquier rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. En el caso de los puentes y alcantarillas mayores, la rehabilitación comprender las reparaciones mayores tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales, el cambio de la losa del piso, la reparación mayor de los bastiones, delantales u otros. En el caso de muros de contención se refiere a la reparación o cambio de las secciones dañadas o a su reforzamientos, posterior al análisis de estabilidades correspondientes.
- h. *Ejecución Inmediata*: Comprende la reparación de cualquier daño que pueda presentarse en la vía por eventos imprevistos a causa de casos fortuitos o fuerza mayor, que por su naturaleza, no estén contemplados dentro del programa anual de trabajo. La ejecución inmediata de las reparaciones es necesaria para la seguridad de los usuarios, para garantizar el tránsito de la vía y así evitar daños mayores.
- i. *Reconstrucción*: Es la renovación completa de la estructura de la calle o camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento, las estructuras de puente, los sistemas de drenaje y las obras de arte.
- j. *Obras Nuevas*: Consiste en la construcción de vías públicas que se incorporan a la Red Vial cantonal existente, como producto de nuevos proyectos de urbanización o de nuevas interconexiones urbanas y rurales, entre otras.

CAPÍTULO VIII

POLÍTICAS DE INTERVENCIÓN Y CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN

Dentro del desarrollo del presente plan, resulta necesario, definir las políticas de intervención y los criterios de priorización, en el caso de las primeras, están claramente definidos en el plan de Gobierno del alcalde municipal 2011-2016, las cuales establecen:

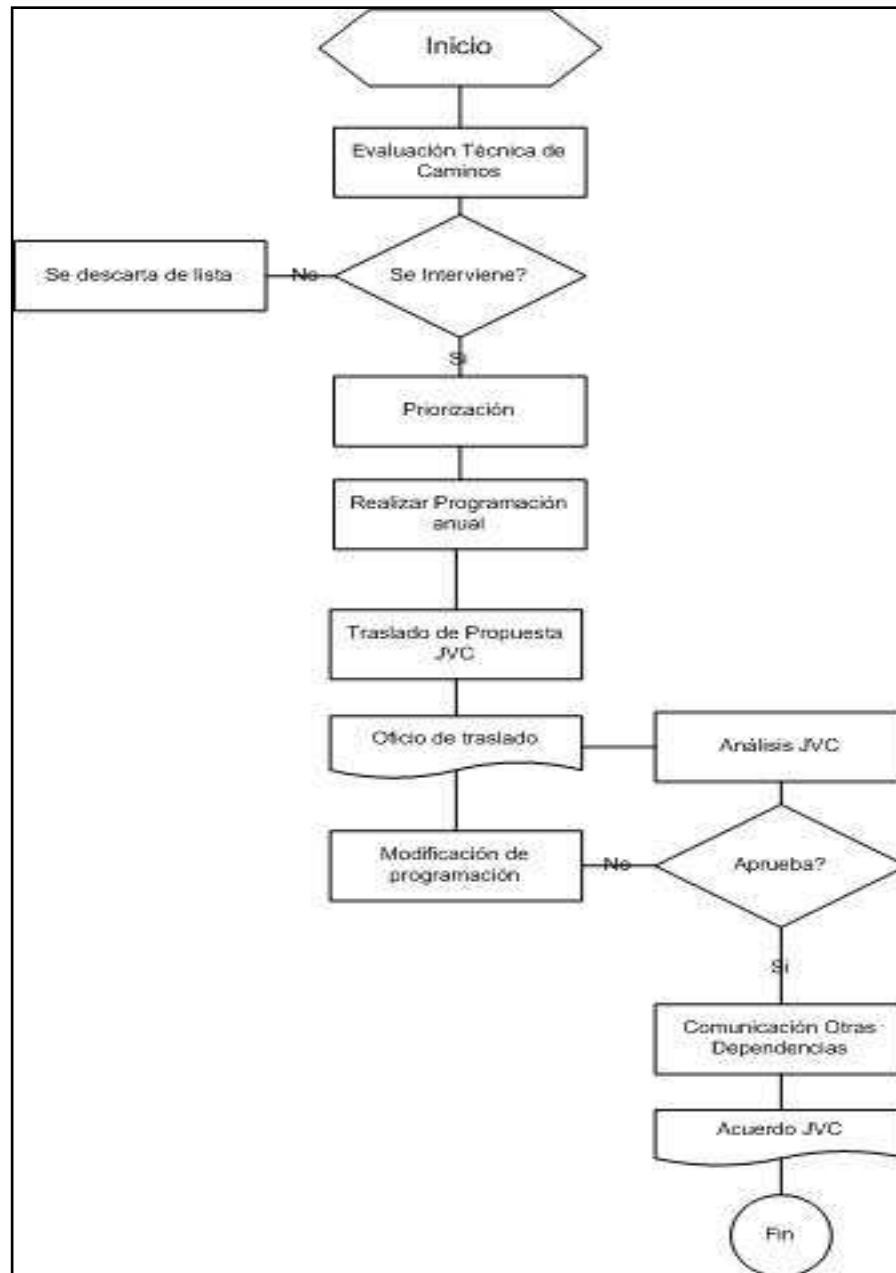
- Establecer un agresivo plan de mantenimiento y atención de los caminos vecinales a cargo de la municipalidad, sobre la base de las prioridades establecidas por las comunidades y canalizadas a través de los Concejos de Distrito.
- Crear un plan de mantenimiento vial correctivo en donde los trabajos realizados sean considerados como de largo plazo, es decir que las reparaciones hechas no se deterioren en un mediano o corto plazo.

Partiendo de lo anterior, es que se definen una serie de criterios de priorización, en primer lugar se crea el modelo de intervención a ejecutar, a fin de cumplir con las políticas establecidas, indica que para priorizar la intervención en la red vial cantonal, la misma debe estar canalizada a través de los Consejos de Distrito y ser resultado de un proceso de participación ciudadana activa.

Se cuenta con un diagrama de flujo de los criterios de priorización y manejo técnico-Administrativo para la intervención en la Red Vial Cantonal, lo que representa una estructuración del procedimiento que se sigue actualmente para este efecto.

Figura No. 4
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

**Criterios de priorización y manejo técnico- Administrativo para la
intervención en la Red Vial Cantonal**
Año 2011

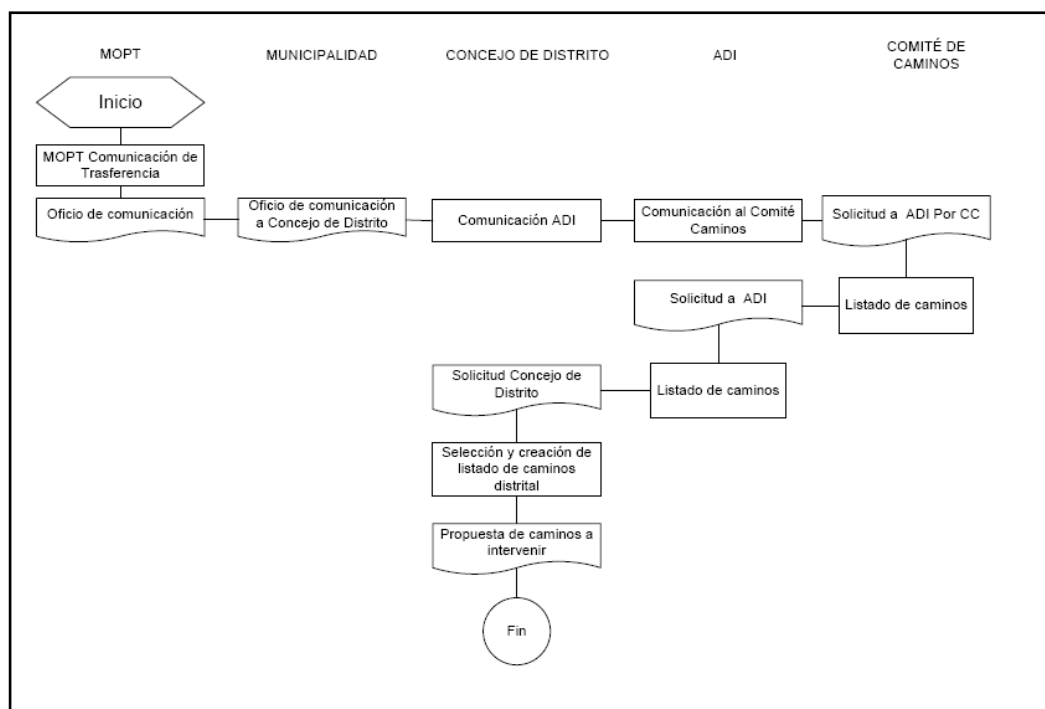


Fuente: Subproceso de Conservación Vial, construcción propia, Junio 2011

Como se presenta en la figura N° 5 (Trámite de solicitud de proyectos a ejecutar) donde se establece la acciones que deben realizarse a fin de que los Consejos de Distritos, gestionen de forma participativa ante las Asociaciones de Desarrollo y en cumplimiento del principio de participación ciudadana, la lista de proyectos a ejecutar.

Figura No.5
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Trámite de solicitud de proyectos a ejecutar
Año 2011



Fuente: Subproceso de Conservación Vial, construcción propia, Junio 2011

En primera instancia, se recibe el comunicado de parte de la Dirección de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con relación al monto a transferir por esta dependencia a la Municipalidad, una vez recibido este comunicado, se procede a elaborar un oficio de comunicado hacia los Consejos de Distrito, donde se les indica la cantidad asignada y el tipo de obra (conformación, bacheo mecanizado, mejoramiento de sistema de drenajes, entre otros) que se pueden ejecutar.

El análisis de las particularidades comunales ha generado la necesidad de encontrar de cierto modo un “denominador común” a las necesidades de las mismas, más específicamente a la hora de realizar la asignación de las prioridades de intervención en las distintas comunidades del cantón.

Así, se ha establecido lo siguiente en el comunicado que se dirige en el momento respectivo a cada Consejo de Distrito del cantón:

Igualmente, la lista de caminos de la propuesta debe ser numerada y ordenada en orden de importancia para el distrito, es decir, #1 la más importante, #2, #3... para lo cual se le sugiere utilizar el siguiente formato:

Camino	De:	Hasta:	Distancia a Intervenir Km
1.			
2.			
3.			

Total ms xxx

El Consejo de Distrito por su parte debe trasladar esta información a las Asociaciones de Desarrollo y a su vez, éstas hacen el traslado de la misma a los comités de caminos, esto con la finalidad que se determinen mediante un modelo participativo, los diferentes proyectos.

Los comités de caminos una vez que definen el listado de proyectos, deben trasladar la información a la Asociación de Desarrollo, quien la verifica y unifica, para trasladarla al Consejo de Distrito, quien verifica y unifica dicha información y hace posteriormente el traslado de la propuesta de programación, junto con las respectivas actas de aprobación, a la Unidad Técnica de Gestión Vial, para lo correspondiente.

Este filtro de programación se utiliza con el fin de dirigir los recursos (de por sí escasos), hacia la solución de aquellas necesidades más grandes en el cantón, de forma que la definición de la intervención anual se realice de manera participativa, generando así un clima de aceptación y cooperación comunal, situación que es necesaria para el adecuado desarrollo comunal.

Cabe indicar que la propuesta suministrada será sometida a una evaluación técnica, que pretende clasificar, discriminar y priorizar las necesidades de cada distrito. Una vez realizada la evaluación se integrará una lista definitiva que constituirá la programación regular de intervención, la cual será sometida a la aprobación de la Junta Vial Cantonal.

El detalle de lo antes indicado se presenta el diagrama # (Trámite interno de priorización de proyectos) en el mismo se establece la ruta crítica a realizar a fin de contar a nivel institucional con el detalle de priorización de proyectos.

En primera instancia se realiza una evaluación técnica de cada uno de los listados de los proyectos definidos por los Consejos de Distrito, en donde se establece si los mismos se intervienen.

Con el listado de proyectos a intervenir se realiza una priorización y posteriormente se elabora un plan anual de trabajo, la propuesta resultante es trasladada a la Junta Vial

Cantonal, para su respectivo análisis y posterior aprobación, una vez aprobado por ésta, se emite el comunicado al Concejo Municipal para su aprobación y una vez se cuenta con la misma se hace el comunicado oficial a los Consejos de Distrito.

CAPÍTULO IX PROYECCIÓN DE LA RED VIAL

9.1 PROYECCIÓN DE LA RED VIAL

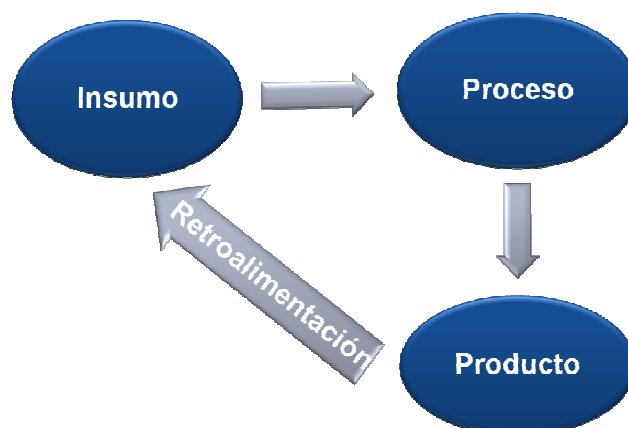
Las proyecciones constituyen herramientas administrativas y operativas fundamentales para la toma de decisiones, ya que los resultados dependen en gran medida de los ajustes que deban realizarse y capacidad de observar o predecir los posibles riesgos y/o vulnerabilidades de los planes, proyectos y programas.

En este sentido, la acción pragmática no constituye un fin en sí mismo puesto el método de valoración anticipada del alcance de los objetivos es más que un tecnicismo, es una necesidad. Los recursos y lo que rodea al proceso decisional debe estar bien claro al momento de seleccionar la alternativa a implementar, puesto que se invertirá gran parte de insumos en la consecución de los objetivos.

Al respecto podemos retomar la teoría de sistemas donde:

**Figura No.6
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016**

**Proceso de la Teoría de los Sistemas
Año 2011**



Esto nos lleva a una segunda pregunta: ¿Por qué proyectar?

Visto que la elaboración del presente plan quinquenal contiene entre sus insumos el elemento recurso económico proveniente de fondos públicos, el momento de optar por la colocación de los mismos en proyectos y programas es de especial cuidado. Por esto, resulta prioritario conocer el comportamiento de los recursos en el tiempo, relacionar las capacidades operativas y establecer una línea de tendencia de la efectividad institucional.

De esta manera, contando con las proyecciones, el beneficio de las mismas radica en los procesos de ajuste que el mismo sistema de control interno demanda. Desde un punto de vista lógico, la desviación del plan original de mejora de la red vial requiere un ajuste tanto en el procedimiento como en la definición de aquellas pautas que permitan redefinir el norte del programa de gestión vial cantonal.

Debemos recordar que uno de los objetivos que persigue toda inversión pública es generar una mejor economía para los habitantes, desde esta perspectiva, es importante definir el término en tanto se debe tener claro cuál es el objeto de las labores diarias encaminadas a esta mejora.

Debemos recordar que la economía es una ciencia que estudia la manera de lograr la satisfacción de las necesidades humanas, a través de la producción y distribución de los recursos. Ahora bien, es necesario tomar en cuenta que el principio de escasez es una constante que invade todo accionar en tanto las necesidades por lo general, serán mayores que la disponibilidad de recursos.

Con esto en mente, es necesario entonces echar un vistazo al flujo económico actual y esperado para el periodo que nos ocupa en este plan, dado que como se mencionó, la distribución de los recursos es medular en la satisfacción de las necesidades del cantón.

La determinación estratégica en términos de intervención que se pretende, es siempre tendiente a la mejora de la red vial cantonal. Esto implica, el cambio de tipos de superficie de ruedo, la estética de la red, implementación de elementos de seguridad que son definidos a través de las demarcaciones viales, entre otros elementos que proporcionen seguridad y comodidad a los usuarios.

También como parte de la estrategia de administración de la red, se debe proyectar una cantidad de recursos destinados al mantenimiento constante de las obras de infraestructura vial ya existentes, con el fin de evitar deterioros que resulten en grandes inversiones de restauración originadas por falta de un adecuado mantenimiento preventivo y correctivo. Así mismo se pretende mejorar el estado de servicio de rutas alternas que permiten a la población acceder los bienes y servicios básicos que requieren.

Cuadro No.10
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Proyección de Recursos y Costos
2011

FACTOR DE INVERSIÓN	2011	METAS			INCREMENTO %		2012	METAS			2013
UNIDAD TÉCNICA	161,405,550.87	5	Seguimiento a los cinco proyectos derivados de la gestion vial actual, (bacheo, drenajes y puentes, superficies de ruedo,emergencias)	32,281,110.17	6.00%	ANUAL	171,089,883.92	5	Seguimiento a los cinco proyectos derivados de la gestion vial actual, (bacheo, drenajes y puentes, superficies de ruedo,emergencias)	34,217,976.78	181,355,276.96
BACHEO	647,169,718.63	160	Kilómetros de red vial a intervenir	4,044,810.74	6.00%	ANUAL	685,999,901.75	160	Kilómetros de red vial a intervenir	4,287,499.39	727,159,895.85
SISTEMAS DE DRENAJE Y PUENTES	114,400,000.00	70	Capacidad de intervencion en metros de puentes	1,634,285.71	6.00%	ANUAL	121,264,000.00	70	Capacidad de intervencion en metros de puentes	1,732,342.86	128,539,840.00
MEJORA Y MANTENIMIENTO DE SUPERFICIES DE RUEDO	95,576,730.50	3	Kilómetros de red vial a intervenir	31,858,910.17	6.00%	ANUAL	101,311,334.33	3	Kilómetros de red vial a intervenir	33,770,444.78	107,390,014.39
EMERGENCIAS	20,000,000.00	2	Se estiman dos emergencias anuales dada la imprevisibilidad de las mismas	10,000,000.00	6.00%	ANUAL	21,200,000.00	2	Se estiman dos emergencias anuales dada la imprevisibilidad de las mismas	10,600,000.00	22,472,000.00
TOTALES DE COSTOS	1,038,552,000.00						1,100,865,120.00				1,166,917,027.20
PRESUPUESTO ANUAL	1,038,552,000.00				8.11%	ANUAL	1,122,778,567.20				1,213,835,909.00

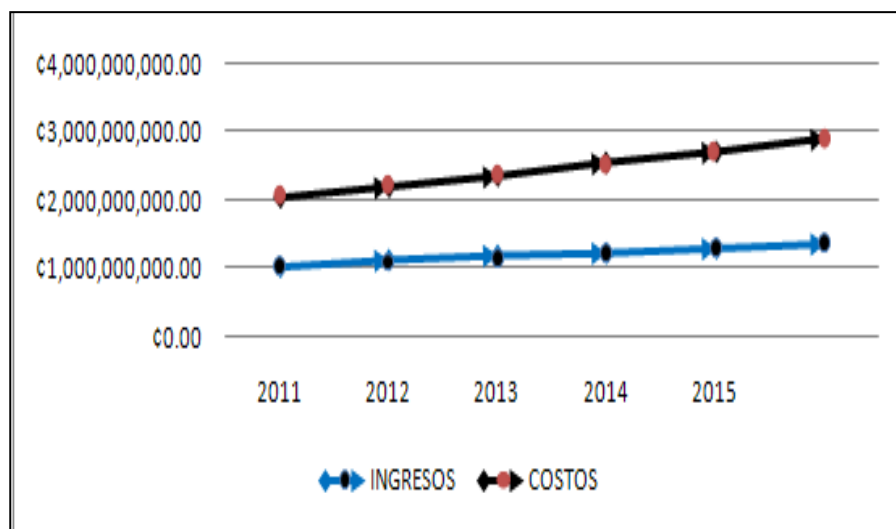
ACTA N° 007-11
06 de julio del 2011

METAS			2014	METAS			2015	METAS		
5	Seguimiento a los cinco proyectos derivados de la gestion vial actual, (bacheo, drenajes y puentes, superficies de ruedo,emergencias)	36,271,055.39	192,236,593.57	5	Seguimiento a los cinco proyectos derivados de la gestion vial actual, (bacheo, drenajes y puentes, superficies de ruedo,emergencias)	38,447,318.71	203,770,789.19	5	Seguimiento a los cinco proyectos derivados de la gestion vial actual, (bacheo, drenajes y puentes, superficies de ruedo,emergencias)	40,754,157.84
160	Kilómetros de red vial a intervenir	4,544,749.35	770,789,489.60	160	Kilómetros de red vial a intervenir	4,817,434.31	817,036,858.98	160	Kilómetros de red vial a intervenir	5,106,480.37
70	Capacidad de intervencion en metros de puentes	1,836,283.43	136,252,230.40	70	Capacidad de intervencion en metros de puentes	1,946,460.43	144,427,364.22	70	Capacidad de intervencion en metros de puentes	2,063,248.06
3	Kilómetros de red vial a intervenir	35,796,671.46	113,833,415.25	3	Kilómetros de red vial a intervenir	37,944,471.75	120,663,420.17	3	Kilómetros de red vial a intervenir	40,221,140.06
2	Se estiman dos emergencias anuales dada la imprevisibilidad de las mismas	11,236,000.00	23,820,320.00	2	Se estiman dos emergencias anuales dada la imprevisibilidad de las mismas	11,910,160.00	25,249,539.20	2	Se estiman dos emergencias anuales dada la imprevisibilidad de las mismas	12,624,769.60
			1,236,932,048.83				1,311,147,971.76			
			1,312,278,001.22				1,418,703,747.12			

Fuente: Subproceso de Conservación Técnica Vial, Departamento de Presupuesto.

Gráfico No.6
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Proyección de los costos vrs ingresos (2011-2016)
Año 2011 -



Fuente: Subproceso de Conservación Técnica Vial, Departamento de Presupuesto

De lo anterior y para una mejor comprensión de la proyección expuesta, es necesario observar sus orígenes:

La evolución o comportamiento del presupuesto transferido a la municipalidad de Pérez Zeledón se detalla a continuación:

Cuadro No.11
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Proyección del Comportamiento Presupuesto (2001-2011)
Año 2011

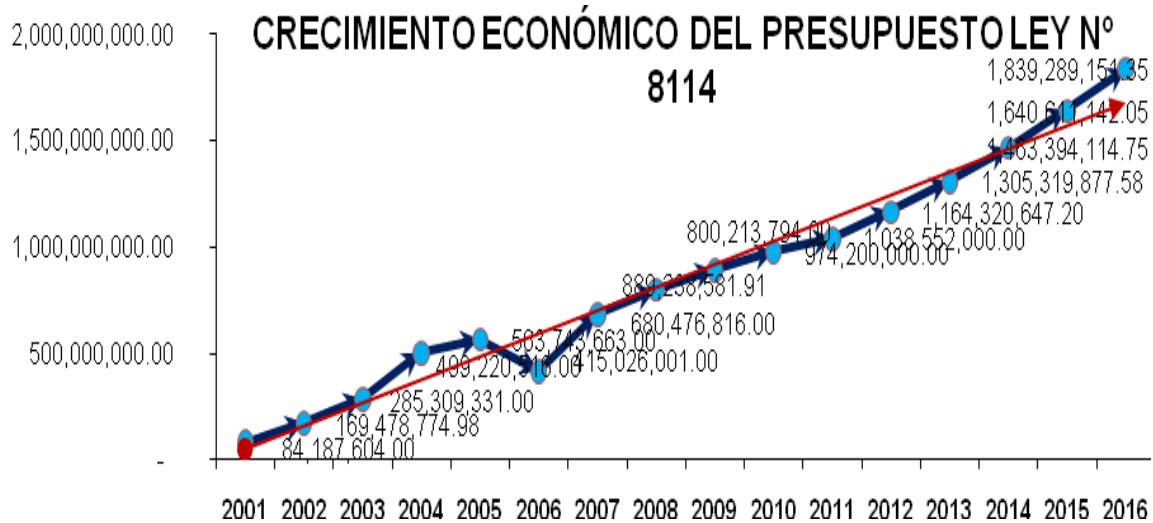
Año	Monto	Porcentaje Crecimiento
2001	84,187,604.00	0.00%
2002	169,478,774.98	101.31%
2003	285,309,331.00	68.35%
2004	499,220,516.00	74.98%
2005	563,743,663.00	12.92%
2006	415,026,001.00	-26.38%
2007	680,476,816.00	63.96%
2008	800,213,794.00	17.60%
2009	889,238,581.91	11.13%
2010	974,200,000.00	9.55%
2011	1,038,552,000.00	6.61%

Fuente: Subproceso de Conservación Vial, Presupuesto

La anterior tabla muestra que aunque se ha presentado un aumento en la cantidad de colones percibidos, el crecimiento porcentual se reduce año con año lo que nos ubica en una situación riesgosa en el manejo y compromiso de los recursos, es decir, cada año decrece la afluencia de recursos y los compromisos deben ser congruentes el afluente de los mismos. Para una vista más gráfica del asunto, observemos las líneas de tendencia (en rojo).

Gráfico No.7
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

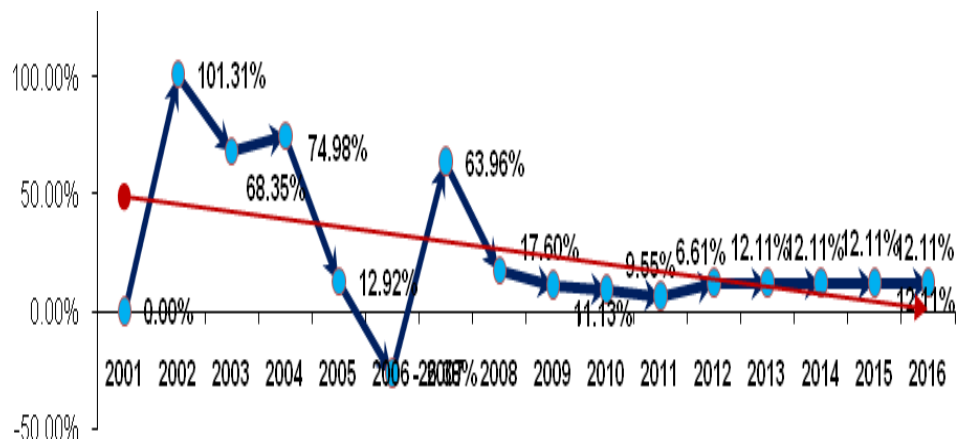
Proyección de crecimiento económico del presupuesto
Ley No. 8114 (2001-2011)
Año 2011



De acuerdo con el gráfico anterior se observa el incremento de colones percibidos durante los periodos contabilizados.

Gráfico No.8
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Crecimiento porcentual % del presupuesto Ley No. 8114 (2001-2016)
Año 2011



Es importante observar el decrecimiento porcentual de los ingresos a través del transcurso de los años, lo que repercute en la capacidad de ejecución del municipio.

Lo anterior nos lleva reflexionar sobre los aspectos medulares de la incorporación de recursos destinados a la gestión vial municipal.

- a) Los recursos son asignados con base en la extensión de la red vial cantonal y el Índice de Desarrollo Social (inverso).
- b) El porcentaje de recursos es invariable y corresponde a un 29% de los recursos captados por el impuesto único al combustible, de los cuales apenas un 25% se transfieren a las municipalidades.
- c) Existen en Costa Rica 81 municipalidades que compiten por una mejor captación de ingresos provenientes de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias N°8114 y atienden al igual que en Pérez Zeledón, los criterios de asignación de estos recursos.
- d) La gestión vial ha centrado su atención en la utilización de los recursos Ley N°8114 existiendo más fuentes posibles que aportan financiamiento y que deben ser potenciadas.

Es por lo tanto una necesidad, replantear el esquema presupuestario de financiamiento de la Gestión Vial Municipal. Para esto se requiere una participación activa y un compromiso constante de los entes superiores jerárquicos institucionales, (Alcaldía y Concejo Municipales).

Para efectos de la proyección se atendieron algunos criterios:

Las metas se mantendrán estables por cada periodo entre tanto, las variaciones entre el presupuesto de ingreso y los costos sí representarán factores críticos para el cumplimiento de la misión.

En este sentido, se proyecta un incremento sostenido del 6% anual en los costos de operación de acuerdo con la experiencia acumulada a partir del 2002 así como un incremento en la entrada de recursos de un 8.11% de acuerdo con los promedios más estables obtenidos.

Dado esto, conviene trabajar en la implementación de nuevos modelos económicos donde cada vez la sociedad civil ostente una mayor participación activa en la conformación de proyectos de inversión pública en materia de vialidad.

En relación con las metas establecidas, es importante prestar atención al siguiente detalle:

Cuadro No.12
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Determinación de las Metas Establecidas
Año 2011

Factor de Inversión	Metas
Unidad Técnica	5 (seguimiento de proyectos)
Bacheo	160 km de red a intervenir
Sistemas de Drenaje y Puentes	70 m de puentes
Mejora y mantenimiento de superficies de ruedo	3 km de red a intervenir
Emergencias	2

Fuente: Subproceso de Conservación Vial.

La determinación de las metas corresponde de la siguiente manera:

Unidad Técnica

Se refiere al conglomerado de cuentas que dan sustento a los cinco proyectos (Unidad Técnica, Bacheo, Sistemas de Drenaje y Puentes, Mejora y mantenimiento de superficies de ruedo y Emergencias) que conforman el programa de Gestión Vial Municipal, en este caso, la misma Unidad Técnica es parte de dichos proyectos y se encarga de contener los recursos destinados a flotilla liviana (con todos sus componentes como combustible, repuestos y demás), materiales y útiles de oficina, servicios públicos, pólizas, seguros, remuneraciones de todo el programa, cuentas de transferencias como prestaciones legales, convención colectiva, entre otras. La Unidad Técnica al albergar las remuneraciones, ostenta el papel de coordinación general con lo cual atiende las necesidades de todos los demás proyectos en aspectos como la planificación, organización, dirección y control.

Bacheo Mecanizado

Se refiere a las labores de intervención sobre la red vial en bacheos mecanizados y se ha estimado en 160 km dado que los costos de producción son altos y los recursos deben distribuirse de manera que se alcance cubrir las distintas áreas de intervención tratándose de vialidad. La procedencia de esta cantidad de 160 km se debe entre otras cosas a la estabilización que se ha constituido a través del tiempo así como a derivaciones obtenidas por prueba y error en la asignación de recursos a los demás proyectos.

Un factor importante es el manejo de la intervención por conformación (actividad que pretende darle forma regular y bombeo a la superficie de rueda y limpieza de desagües en los caminos realizada con una niveladora) lo que consume recursos que y genera distancias que en algunas ocasiones se han sumado proporcionalmente como bacheo mecanizado. En todo caso, la experiencia como se mencionó, la práctica nos ha demostrado que es la cantidad adecuada dado que de variarse podría entre otras cosas, a la disminución de metros cúbicos de material lastre por kilómetro o peor aún, se asumen costos muy por debajo de los reales debiendo extraer recursos de los demás proyectos para reforzar este.

Sistema de Capacitación

La aplicación de la metodología “Modalidad conservación vial participativa en la de ejecución de obras”, relacionadas con la red vial cantonal, hace que la coordinación y la cooperación entre los diferentes Actores Sociales participantes logren planificar, ejecutar, controlar los diferentes aspectos contemplados dentro de la conservación y construcción vial, para que así con su aplicación se contribuya a garantizar la sostenibilidad de las vías.

Cabe mencionar que de acuerdo al Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal, en su Artículo 3º— Definiciones y siglas menciona que *“la **Modalidad participativa de ejecución de obras:** Se conoce también como Conservación Vial Participativa se refiere a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras de diversa índole, contempladas dentro de la conservación y construcción vial en el entendido que la ejecución de recursos no implica el traslado horizontal de los mismos de una organización a otra. Su aplicación contribuye a garantizar la sostenibilidad de las vías, ya que además de los recursos del Gobierno y la Municipalidad, permite incorporar los valiosos aportes de las comunidades y la sociedad civil en general, en efectivo o en especie. **Esta modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad.**”*

Es por tal motivo que para el éxito de la modalidad conservación vial, se requiere una adecuada organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los diferentes Actores Sociales (Asociaciones de Desarrollo, Comité de Caminos, niños de centros educativos y comunidad) así mismo como la cooperación y la solidaridad bajo un Sistema de Capacitación; el cual por parte de Subproceso de Conservación Técnica Vial ha ido implementando en los últimos años. La importancia de brindar a las comunidades diferentes capacitaciones, asesoramientos, talleres y charlas desde una perspectiva referente a la Participación Comunal en Obras Viales, hace que día a día se vaya construyendo un adecuado concepto sobre “Conservación Vial Participativa”, en donde se ve inmersos diferentes Actores Sociales del cantón entre ellos Asociaciones de Desarrollo, Comité de Caminos, Centros Educativos, entre otros.

De acuerdo a lo anterior es que se denota la importancia de la Participación Comunal en Obras Viales en pro del mejoramiento y el mantenimiento de los caminos logrando en conjunto entablar mejores canales de comunicación adecuados para el logro de los diferentes objetivos los cuales son el velar por los caminos del cantón y del desarrollo integral de las comunidades.

Referente al Sistema de Capacitaciones a ejecutar durante este Programa de Gestión Vial Municipal (Plan de Desarrollo 2012-2016), las acciones serán precisamente de acuerdo a la

ejecución de cada una de las obras, en donde tanto la parte de Programaciones como todo tipo de Proyectos Planificados se les brindará el asesoramiento técnico, capacitaciones antes, durante y después de cada una de las Obras. Y permitiendo un intercambio, difusión y análisis de ideas, que permiten precisar acciones por realizar según los objetivos que se persiguen así como el establecer responsabilidades para el cumplimiento de los respectivos objetivos en pro del mejoramiento de la Red Vial Cantonal.

El brindarle un espacio de participación a las comunidades nos permite enlazar diferentes características de la participación comunal en obras viales como lo son: espacios de participación en actividades de mantenimiento y rehabilitación de caminos, optimización y aprovechamiento de los recursos que se le suministran a las comunidades, la transparencia y coordinación en la ejecución de los diferentes proyectos, y el desarrollo de las capacidades organizativas comunales, establecen el logro de los diferentes mecanismos de coordinación existentes en todos los Actores Participantes de la Red Vial Cantonal.

En síntesis las diversas labores en pro de los caminos denota la adecuada administración y ejecución de las obras en la Red Vial Cantonal, en donde la coordinación y cooperación entre los diferentes Actores Sociales del cantón, logran entablar diferentes ejes como lo son la planificación, ejecución, control y evaluación de cada una de las obras, contempladas dentro de los conceptos de conservación y construcción vial, bajo un mismo horizonte el cual es contribuir a garantizar la sostenibilidad de la Red Vial Cantonal.

CAPÍTULO X

SEGUIMIENTO, CONTROL Y EVALUACIÓN DEL PRESENTE PLAN

En cumplimiento a lo establecido por la normativa vigente, se define que la unidad encargada del seguimiento, control y evaluación del presente plan, será la Junta Vial Cantonal, misma que según el Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal se define en el siguiente artículo:

Artículo 9°—Junta Vial Cantonal. La Junta Vial Cantonal es un órgano público, nombrado por el Concejo Municipal de cada cantón, ante quien responde por su gestión, según lo establece el artículo 5°, inciso b) de la Ley N° 8114.

Es un órgano de consulta obligatoria en la planificación y evaluación en materia de obra pública vial en el cantón y de servicio vial municipal, indistintamente del origen de los recursos.

Asimismo, a fin de que el presente plan se convierta en un instrumento efectivo para la mejora de la gestión, se desarrollarán las actividades que permitan demostrar una verificación constante del mismo, durante su ejecución, con el fin que se puedan tomar las acciones correctivas o de mejora que resulten pertinentes, para que éste se complete efectivamente.

Mediante un instrumento sencillo, que denominaremos Matriz de Control, Seguimiento y Evaluación, presentaremos el detalle de herramientas a utilizar a fin de darle seguimiento, monitoreo y evaluación, al presente plan, una vez que se encuentre aprobado.

Cuadro No.13
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Matriz de seguimiento de acciones
Año 2011

ACCIONES ESTRATÉGICAS	CÓMO	CUANDO
Desarrollo del Subproceso de Conservación Técnica Vial	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Programa de buenas prácticas municipales y pasantías	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Administración de los recursos y rendición de cuentas	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Desarrollo y mantenimiento de instrumentos normativos	Coordinando con el Proceso de Servicios Técnicos	Permanentemente
Coordinación con recursos humanos	Coordinando con el Proceso de Recursos Humanos	Permanentemente
Programas de capacitación integral al funcionario municipal	Coordinando con el Proceso de Recursos Humanos	Permanentemente
Capacitación integral a las comunidades	A través del departamento de Promoción Social y en cumplimiento del plan de trabajo del Subproceso	Permanentemente
Promoción Social comunal	A través del departamento de Promoción Social y en cumplimiento del plan de trabajo del Subproceso	Permanentemente
Campañas de divulgación e información	A través del departamento de Promoción Social y en cumplimiento del plan de trabajo del Subproceso	Permanentemente
Gestión administrativa y desarrollo del subproceso de conservación técnica vial	Mediante la actualización constante en materia administrativa	Permanentemente
Mejora en la toma de decisiones en especial referida a los órganos colegiados como la junta vial y el concejo municipal	A través del ofrecimiento de información técnica oportuna y confiable	Permanentemente
Mantenimiento rutinario	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Mantenimiento periódico	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Mejoramiento	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Rehabilitación	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Ejecución inmediata	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Reconstrucción	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Obras nuevas	Aplicación del plan operativo de mantenimiento y atención	De forma anual con el plan de trabajo
Inventario de necesidades de las comunidades	A través del departamento de Promoción Social y en cumplimiento del plan de trabajo del Subproceso	De forma anual con el plan de trabajo
Registro estadístico en el sistema de información	A través de las bases de datos existentes y sistemas viales como el SIGVI	De forma anual con el plan de trabajo
Mapeo de actores sociales	A través del departamento de Promoción Social y en cumplimiento del plan de trabajo del Subproceso	De forma anual con el plan de trabajo

Fuente: Subproceso de Conservación Vial, construcción propia, Junio 2011

CAPÍTULO XI

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS Y ELÉCTRONICAS

11.1 REFERENCIAS BIBLIOGRAFÍAS

- Asamblea Legislativa, 2002, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias N° 8114, Gaceta N° 131 del 09 de julio de 2001
- Asamblea Legislativa, Código Municipalidad N° 7794, Gaceta N° 94 del 18 de mayo de 1998
- INVU, Reglamento de Construcciones del INVU, Gaceta 56, Alcance 17 del 22 de marzo de 1983
- Reglamento de Normalización Técnica para la Responsabilidad en la Inversión sobre la Red Vial Cantonal N° 34624-MOPT, Gaceta N° 138 del Jueves 17 de julio del 2008
- Ley General de Caminos Públicos N° 5060 del 22 de agosto de 1972
- Proyecto MOPT/GTZ, 1998, mantenimiento de caminos: un modelo participativo/convenio costarricense-alemán de cooperación técnica 1ªed-San José Costa-Rica

11.2 REFERENCIA ELECTRÓNICAS

- www.inec.go.cr [30-05-2011]
- <http://ccp.ucr.ac.cr/noticia/simposio/pdf/gonzalez.pdf> [30-05-2011]

CAPÍTULO XII

ANEXOS

12.1 ANEXO

Cuadro No.14
Municipalidad de Pérez Zeledón
Plan de Desarrollo Gestión Vial
Periodo 2012-2016

Talleres realizados
2011

Fecha del Taller		Lugar	Grupo	Propósito	Cantidad de Asistentes
1	25/01/2007	SALA AUDIOVISUALES BIBLOTECA MUNICIPAL	EQUIPO TECNICO	CAPACITACIÓN	8
2	01/02/2007		EQUIPO TECNICO	CAPACITACIÓN CONSTRUCCIÓN DE PRODUCTOS	6
3	15/02/2007		EQUIPO TECNICO	CONSTRUCCION DE PRODUCTOS (FODA)	4
4	15/03/2007	FUDEBIOL	PERSONAL DEL PROGRAMA DE GESTIÓN VIAL	ANÁLISIS DE PRODUCTOS	18
5	13/04/2007	SALA DE SCT	EQUIPO TECNICO	REDACCIÓN DE INFORME FINAL	5
6	20/04/2007	SALA DE SCT	EQUIPO TECNICO	REDACCIÓN INFORME FINAL	4
7	30/05/2011	FUDEBIOL	EQUIPO TECNICO	REVISIÓN GENERAL	4
	06/06/2011	FUDEBIOL	EQUIPO TÉCNICO	CONSTRUCCIÓN DE INFORMACIÓN	4
	14/06/2011	SALA AUDIOVISUALES	EQUIPO TÉCNICO	CONSTRUCCIÓN DE INFORMACIÓN	4

Fuente: Subproceso Conservación Técnica Vial

12.2 DEFINICIONES

Calles locales: Son las vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, o incluidas dentro de proyectos de urbanización, que cuenten con el aval del gobierno municipal correspondiente y que no estén clasificadas por el CONAVI como calles de travesía de la Red Vial Nacional.

Caminos no clasificados: Comprende dos tipos diferentes de vías públicas: Las que están en uso y son transitables en toda época del año y las veredas y caminos en desuso para el tránsito vehicular.

Caminos vecinales: Son aquellos caminos de la Red Vial Cantonal, que unen poblados y caseríos entre sí, o con las cabeceras de distrito, brindan conexión a rutas nacionales o comunican con sitios de interés público y complementan el concepto de conectividad de la red vial, para dar acceso a una zona o región. Por lo general poseen volúmenes de tránsito moderado, en su mayoría ocasionado por viajes locales de corta distancia. Permiten el traslado de la producción agropecuaria, turística e industrial a las carreteras de categoría superior.

Casos de ejecución inmediata: Comprende la reparación de cualquier daño que pueda presentarse en la vía por eventos imprevistos a causa de casos fortuitos o fuerza mayor, que por su naturaleza, no estén contemplados dentro del programa anual de trabajo. La ejecución inmediata de las reparaciones es necesaria para la seguridad de los usuarios, para garantizar el tránsito de la vía y así evitar daños mayores.

Conservación vial: Es el conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un óptimo servicio al usuario. La Conservación Vial comprende el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico y la rehabilitación de los diferentes componentes de la vía.

Control de calidad: Es el conjunto de acciones cualitativas y cuantitativas destinadas a medir y comprobar que las características de una obra, parte de ella o un servicio cumpla con los requerimientos establecidos.

Desarrollo de la red vial cantonal: Constituye el conjunto de acciones que es necesario emprender para adaptar las condiciones de la red vial cantonal a las necesidades producto del crecimiento del volumen de tránsito, crecimiento de la población y crecimiento de la producción derivadas o proyectadas de los planes de desarrollo del cantón, del crecimiento habitacional, en particular de los planes de tránsito y transporte.

Gestión vial: Es el conjunto de obras o acciones necesarias, para alcanzar una meta de conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación o construcción vial, según el detalle contenido en las definiciones del presente artículo, que debe ser planificada y evaluada, con participación de los usuarios. Responde al qué hay que hacer, dónde, en qué forma y cuándo.

Gobiernos Locales: Estructura pública que tiene la competencia de administración de los intereses y servicios locales dentro de un territorio específico, sea éste a nivel cantonal o distrital.

Mantenimiento periódico: Es el conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original y de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de material granular tratamientos superficiales, sellos o recarpeteos asfálticos, según sea el caso, sin alterar la estructura subyacente a la capa de rudo, así como la restauración de taludes de corte y de relleno, señalamiento en mal estado, aceras, ciclo vías obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura, reparación o cambio de los componentes estructurales o de protección, así como la limpieza del cauce del río o quebrada, en las zonas aledañas.

Mantenimiento rutinario: Es el conjunto de actividades que deben ejecutarse con mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la vía, su nivel de servicio y la seguridad de los usuarios. Está constituido por la limpieza de drenajes, el control de la vegetación, las reparaciones menores de los pavimentos de concreto asfáltico, concreto hidráulico, y de tratamientos superficiales bituminosos, el bacheo manual o mecanizado de las superficies de rudo constituidas por materiales granulares expuestos, aceras, ciclo vías, el mantenimiento ligero de los puentes, las obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, y demás obras de arte, así como la restitución de la demarcación y el señalamiento.

Mejoramiento: Es el conjunto de mejoras o modificaciones de los estándares horizontales y/o verticales de los caminos, relacionados con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, el cambio del tipo de superficie de tierra a material granular expuesto o de este a pavimento bituminoso o de concreto hidráulico entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes, intersecciones, espaldones, aceras, ciclo vías, cunetas, cordón y caño.

Modalidad participativa de ejecución de obras: Se conoce también como Conservación Vial Participativa se refiere a la coordinación y cooperación que se establece entre la Municipalidad, el Gobierno Central y las organizaciones comunales y la sociedad civil de un cantón, con la finalidad de planificar, ejecutar, controlar y evaluar obras de diversa índole, contempladas dentro de la conservación y construcción vial en el entendido que la ejecución de recursos no implica el traslado horizontal de los mismos de una organización a otra. Su aplicación contribuye a garantizar la sostenibilidad de las vías, ya que además de los recursos del Gobierno y la Municipalidad, permite incorporar los valiosos aportes de las comunidades y la sociedad civil en general, en efectivo o en especie. Esta modalidad, requiere acompañar las obras técnicas con otros elementos como organización, capacitación, promoción y control social, que motiven el interés de los usuarios, la cooperación y la solidaridad.

Obras nuevas: Son las construcciones de vías públicas que se incorporan a la red vial cantonal existente, como producto de nuevos proyectos de urbanización o de nuevas interconexiones urbanas y rurales, entre otras.

Reconstrucción: Es la renovación completa de la estructura de la vía, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento, las estructuras de puente, los sistemas de drenaje y las obras de arte.

Red vial cantonal: Es la red de calles y caminos públicos que no forman parte de la Red Vial Nacional y cuya administración es de responsabilidad municipal en lo que corresponde. Se

consideran parte de la Red Vial Cantonal todos los elementos constitutivos de su derecho de vía, tales como calzada; espaldones; zonas verdes; puentes viales y peatonales, fijos o colgantes; aceras; ciclo vías; sistema de drenaje; cordón y caño; obras de estabilización o contención; túneles; entre otros que técnicamente puedan considerarse.

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer su capacidad estructural y la calidad de ruedo originales. Considera también la construcción o reconstrucción de aceras, ciclo vías u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, sistemas de drenaje. Antes de cualquier rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que los sistemas de drenaje el sistema de drenaje funcione bien. En el caso de los puentes y alcantarillas mayores, la rehabilitación comprende las reparaciones mayores tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales, el cambio de la losa del piso, la reparación mayor de los bastiones, delantales u otros. En el caso de muros de contención se refiere a la reparación o cambio de las secciones dañadas o a su reforzamiento, posterior al análisis de estabilidad correspondiente.

Sistema de Gestión Vial Integrado: Es el conjunto de procedimientos, rutinas, actividades y mecanismos de archivo y manejo de información, que aunado a programas de cómputo constituyen las herramientas para la gestión vial.

Verificación de calidad: Es el control de calidad que la Administración debe aplicar a una obra por contrato o por administración.

12.3 SIGLAS CITADAS Y SUS SIGNIFICADOS

MOPT:	Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
CONAVI:	Consejo Nacional de Vialidad.
INVU:	Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo.
IVTS:	Índice de Viabilidad Técnico Social
CFIA:	Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica.
JVC:	Junta Vial Cantonal
MEIC:	Ministerio de Economía, Industria y Comercio.
MINAE:	Ministerio de Ambiente y Energía
IDS:	Índice de Desarrollo Social
SIGVI:	Sistema de Gestión Vial Integrado.
SINFOC:	Sistema de Información de Caminos.
TPD:	Tránsito Promedio Diario.
AASHTO:	Conocida por sus siglas en inglés como “Asociación Americana de Oficialías de Transportes y Carreteras Estatales”.
UTGVM:	Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal.
IDS:	Índice de Desarrollo Social.
INEC:	Instituto Nacional de Estadísticas y Censo.
FODA:	Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.

Finalmente, una vez visto el Plan Quinquenal, los señores miembros deciden revisar y analizar el documento, por lo que de no haber correcciones, el mismo será sometido a votación en la próxima sesión.

Artículo 4: Aprobación Modificación Interna Presupuestaria PMP-005-11-SCT

A continuación, el Licenciado Luis Mendieta Escudero, quien preside ésta Junta Vial en conjunto con el Licenciado Roy Chacón Monge, brinda la explicación correspondiente a la Modificación Interna Presupuestaria N° 005-11-SCT, con la finalidad de analizar la designación de los montos que se estarán ejecutando dentro de la Unidad de Conservación Técnica Vial.

Se realiza la siguiente modificación presupuestaria con el fin de incrementar recursos necesarios en diferentes cuentas.

1. Se trasladan recursos de la cuenta 03-02-03-05-01-01 Maquinaria y Equipo para la producción del proyecto de Sistema de Drenajes y Puentes para las cuentas de:
 - Compensación de vacaciones
 - Equipo de comunicación
 - Décimo tercer mes
 - Contribución patronal al seguro de salud de la CCSS.
 - Contribución patronal al Banco Popular
 - Contribución patronal al seguro de pensiones de CCSS
 - Aporte patronal al régimen obligatorio de pensiones complementarias.
 - Aporte Patronal al fondo de capitalización laboral
 - Contribución Patronal a otros fondos administrados por entes privados

Con la intención de realizar la cancelación de vacaciones al funcionario Luis Ramírez Vindas dado que su acumulado de vacaciones es tal que asciende a tres periodos y sus servicios son altamente requeridos por la institución. Es importante indicar que la ausencia de este funcionario representa un impacto operativo sustancial dada la especialización que tiene en sus labores. Asimismo, el funcionario está de acuerdo en recibir el pago por periodos atrasados sin disfrutar el tiempo libre que le correspondía de ellos. Las vacaciones del periodo actual las disfrutará como normalmente lo hace cualquier otro funcionario institucional.

Además, para adquirir una pantalla de proyección con patas que será utilizada en labores de capacitación comunal, departamental entre otros.

Asimismo, para ingresar recursos que permitan afrontar los costos por Cargas sociales derivadas del aumento en la cuenta de jornales ocasionales

También se incluyen recursos para hacer frente a eventuales suplencias de funcionarios dado que los disfrutes de vacaciones y las incapacidades son situaciones que pueden presentarse en cualquier momento

2. Se trasladan recursos de la cuenta 03-02-02-01-01-02 Alquiler de maquinaria, equipo y mobiliario del proyecto de Bacheo Mecanizado para la cuenta de Suplencias de Unidad

técnica con el fin de hacer frente a eventuales suplencias de funcionarios dado que los disfrutes de vacaciones y las incapacidades son situaciones que pueden presentarse en cualquier momento.

Estos movimientos se sustentan en el **Reglamento Sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal** que establece la responsabilidad de velar por la correcta utilización de los recursos provenientes de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias N° 8114 en aras del desarrollo vial del cantón.

Para más detalle se adjunta las siguientes plantillas.

MUNICIPALIDAD DE PÉREZ ZELEDÓN					PMP 05-11-SCT			
Solicitud de Modificación Presupuestaria					Fecha: 06-07-11			
NOMBRE DEL ÓRGANO MUNICIPAL SOLICITANTE:					SUBPROCESO DE CONSERVACIÓN VIAL			
CÓDIGO DEL PROGRAMA			OBJETO DEL GASTO		SALDO DISPONIBLE	MONTO A REBAJAR	MONTO A AUMENTAR	NUEVO SALDO DISPONIBLE
P	A	S	DETALLE	CODIGO				
III	2	2	Bacheo Mecanizado	2.04.02	Repuestos y accesorios	700.000,00	700.000,00	0,00
III	2	3	Sistemas de Drenaje y Puentes	5.01.01	Maquinaria y equipo para la producción	1.451.489,50	1.252.608,70	198.880,80
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.02.04	Compensación de vacaciones	0,00	524.248,70	524.248,70
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.01.05	Suplencias	48.815,00	1.000.000,00	1.048.815,00
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.03.03	Decimotercer mes	19.370.715,00	83.330,00	19.454.045,00
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.04.01	Contribución Patronal al Seguro de Salud de la Caja Costarricense de Seguro Social	11.532.032,68	92.500,00	11.624.532,68
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.04.05	Contribución Patronal al Banco Popular y de Desarrollo Comunal	623.353,29	5.000,00	628.353,29
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.05.01	Contribución Patronal al Seguro de Pensiones de la Caja Costarricense de Seguro Social	6.133.794,70	49.200,00	6.182.994,70
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.05.02	Aporte Patronal al Régimen Obligatorio de Pensiones Complementarias	1.870.060,63	15.000,00	1.885.060,63
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.05.03	Aporte Patronal al Fondo de Capitalización Laboral	3.740.118,83	30.000,00	3.770.118,83
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	0.05.05	Contribución Patronal a otros fondos administrados por entes privados	3.084.867,00	53.330,00	3.138.197,00
III	2	1	UNIDAD TÉCNICA	5.01.03	Equipo de comunicación	0,00	100.000,00	100.000,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
					#N/A			0,00
TOTALES							1.952.608,70	1.952.608,70
								0,00

REBAJAR

AUMENTAR

JUSTIFICACION: Para reforzamiento de cuentas de suplencias, compensación de vacaciones y compra de una pantalla de proyección. Esto con el objetivo de mejorar las condiciones de operatividad del Subproceso de Conservación Técnica Vial. Si afecta a POA.

Con respecto a lo anterior, el Licenciado Rafael Zúñiga, representante de los Síndicos analiza el código presupuestario de donde saldrán los recursos para utilizarlos en la cuenta de suplencias, por lo que los señores miembros deciden que se realice el cambio de este rubro ya que no consideran utilizar recursos de la cuenta de Repuestos y Accesorios.

Dado esto, los señores miembros deciden no aprobar la modificación y solicitan al Licenciado Adán Barahona Chavarría realizar el cambio del código presupuestario, es decir, tomar recursos de otra cuenta, esto con el fin de someterla a votación en la próxima sesión.

Artículo 5: Convocatoria a sesión extraordinaria para análisis Presupuesto Ordinario 2012

De acuerdo con el presente artículo el Licenciado Luis Mendieta solicita a los señores miembros considerar realizar una sesión extraordinaria con el objetivo de analizar el Presupuesto Ordinario 2012.

SE ACUERDA: “Realizar sesión extraordinaria el día jueves 14 de julio del 2010, al ser las catorce horas exactas en el Despacho de la Alcaldía Municipal.”

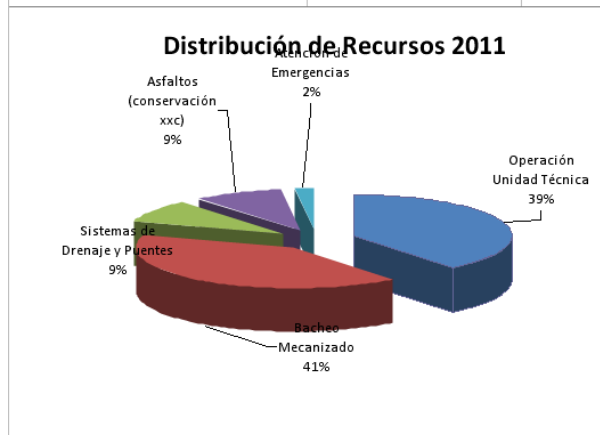
Se aprueba con cuatro votos positivos.

Artículo 6: Presentación Informe Presupuestario Ley N° 8114, cierre a Junio del 2011.

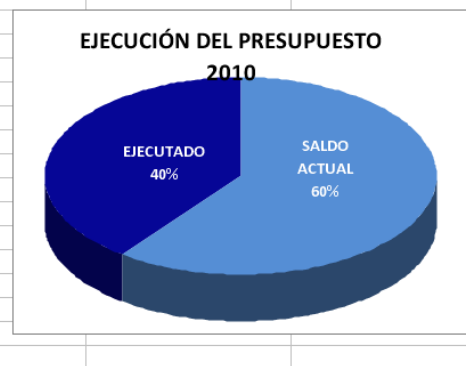
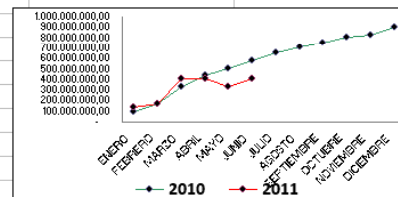
Seguidamente, el señor Presidente presenta el Informe Presupuestario del mes de junio del 2011.

El mismo se detalla de la siguiente manera.

RESUMEN DE PRESUPUESTO ORDINARIO Ley N° 8114				
PERIODO 2011				
30 de junio de 2011				
				0,0000
PROYECTO	SALDO ORIGINAL	SALDO MODIFICADO	SALDO ACTUAL	EJECUTADO
Operación Unidad Técnica	407.179.253,00	407.179.253,00	231.188.734,81	175.990.518,19
Bacheo Mecanizado	423.896.016,50	373.896.016,50	216.230.962,43	157.665.054,07
Sistemas de Drenaje y Puentes	91.900.000,00	91.900.000,00	55.078.071,82	36.821.928,18
Asfaltos (conservación xxc)	95.576.730,50	145.576.730,50	104.690.768,42	40.885.962,08
Atención de Emergencias	20.000.000,00	20.000.000,00	20.000.000,00	0,00
Sumas sin asignación presupuestaria				0,00
TOTALES	1.038.552.000,00	1.038.552.000,00	627.188.537,48	411.363.462,52
		100,00%	60,39%	39,61%



Con este ritmo de ejecución llegamos al:
31 de Marzo de 2012



Al respecto, los señores miembros analizan la situación presupuestaria de los recursos de la Ley N° 8114, con corte al 30 de junio del presente año.

Asimismo, el señor Presidente realiza una serie de preguntas al Ingeniero Juan Carlos Fonseca y Adán Barahona con respecto a los proyectos que se están llevando a cabo actualmente.

Artículo 7: Varios

Seguidamente, el Ingeniero Herberth Barboza Vargas consulta al Ingeniero Juan Carlos Fonseca acerca de la conclusión de la construcción del puente El Divino Niño.

Al respecto el Ingeniero Fonseca Ramírez responde que anteriormente se había contado con los funcionarios de la Fábrica de Alcantarillas, no obstante, en su momento era necesario contar con funcionarios del MOPT para ajustar la cuadrilla y poder terminar más rápidamente.

Referente a ello, el Ingeniero Barboza Vargas solicita coordinar nuevamente la presencia de los funcionarios municipales y su compromiso será que funcionarios del MOPT estén presentes también, esto con el fin de llevar a buen término esta obra definitivamente.

El Ingeniero Juan Carlos Fonseca indica que para esto se requiere de la autorización del señor Alcalde, ya que esto implicaría parar la Fábrica por una semana más.

El señor Presidente indica que se valorará esta petición y se informará al respecto.

Por otra parte, la señorita Adriana Herrera, Secretaria de la Unidad Técnica realiza su intervención para presentar documento Aviso de Incapacidades por Enfermedad y Licencias, emitido por la Asamblea Legislativa, referente a los días de incapacidad del Licenciado Manuel Alfaro Jara, el cual se encuentra incapacitado del 24 de junio al 07 de julio, dado esto se realiza la justificación de ausencia de la presente sesión.

Asimismo, la señorita Herrera Quirós informa que el día de hoy el señor Alfaro Jara llegó muy molesto a la oficina reclamando el por qué se consignó en actas su voto en el acuerdo donde se aprobaron las rutas a intervenir con los recursos del BID, el señor Alfaro Jara alega que su persona no votó este acuerdo por no estar de acuerdo con esta propuesta, además, que muchas personas le han dicho que el Ingeniero Juan Carlos dice que su persona votó de forma positiva este acuerdo y según su criterio no fue así.

Al respecto, el Ingeniero Juan Carlos Fonseca reitera lo dicho por la señorita Secretaria ya que el señor Alfaro Jara también estuvo en su oficina y de manera fuera de lugar le reclamó esta situación, cuestión que a futuro no va a permitir más, dado que no es la forma de resolver los asuntos, por lo que espera que los señores miembros apoyen esta posición.

Atinente al tema, el señor Presidente indica que el señor Alfaro Jara sí votó el acuerdo, de la misma forma los señores miembros señalan que sí se votó, por lo que su reclamo no es aceptado.

Finalmente, el Licenciado Mendieta Escudero agradece la atención prestada.

POR NO HABER MAS ASUNTOS A TRATAR SE DA POR FINALIZADA LA SESION
AL SER LAS DIECISEIS HORAS CON CINCUENTA MINUTOS.

Lic. Luis Mendieta Escudero
Presidente

Adriana Herrera Quirós
Secretaria Unidad Técnica de Conservación Vial