

**MUNICIPALIDAD DE ZARCERO**  
**SESION EXTRAORDINARIA SETENTA PERIODO 2020-2024**

Sesión Extraordinaria setenta celebrada el veintidós de junio de dos mil veintitrés a las diecisiete horas con treinta minutos, con la presencia de los siguientes miembros:

**REGIDORES PROPIETARIOS**

LUIS FERNANDO BLANCO ACUÑA PRESIDENTE MUNICIPAL  
YERLIN LORENA ARAYA ARAYA VICEPRESIDENTE MUNICIPAL  
VIRGINIA MUÑOZ VILLEGAS  
CARLOS MASIS SOMARRIBAS

**REGIDORES SUPLENTE**

JUAN JOSE RODRIGUEZ CASTRO

**SINDICOS PROPIETARIOS**

SONIA VALENCIANO ALPIZAR  
**ALCALDE MUNICIPAL**  
RONALD ARAYA SOLIS

**SECRETARIA MUNICIPAL**

DENNIA DEL PILAR ROJAS JIMENEZ

**MIEMBROS AUSENTES**

**REGIDORES PROPIETARIOS**

GERMAN BLANCO ROJAS justificado  
OSCAR CORELLA MORERA, justificado

**REGIDORES SUPLENTE**

WILLIAM BLANCO GONZALEZ justificado

**SINDICOS PROPIETARIOS**

NUBIA ARRIETA ARAYA, CESAR BLANCO VALENCIANO, CESAR HUERTAS GARCIA, GERARDO VILLALOBOS SALAS, ROSA ELENA VALENCIANO ROJAS, GREIVIN QUIROS RODRIGUEZ .

**SINDICOS SUPLENTE**

KAREN SALAZAR CHACON  
JOSE MARIO MORALES ROJAS  
BRYAN RODRIGUEZ MOYA

Se inicia la sesión con el siguiente orden del día:

1. Saludo al Concejo Municipal
2. Comprobación del quórum
3. Lectura y aprobación de la agenda
4. Meditación

5- Puntos a tratar:

- Presentación del Plan Quinquenal
- Oficio Ronald Solís, solicitud de audiencia

6-Cierre de la Sesión

Luis Fernando Blanco Acuña  
Presidente Municipal

1. Saludo al Concejo Municipal
2. Comprobación del quórum
3. Lectura y aprobación de la agenda  
3 votos don Carlos, Virginia , Luis Fernando
4. Meditación

#### **5- PUNTOS A TRATAR: PRESENTACIÓN DEL PLAN QUINQUENAL**

#### **ARTICULO I: . LECTURA Y APROBACIÓN DE LA AGENDA**

El Concejo Municipal acuerda aprobar la agenda. 4 votos de los regidores propietarios Luis Fernando Blanco Acuña, Yerlin Araya Araya, Virginia Muñoz Villegas, Carlos Masís Somarribas.

#### **ARTICULO II: -PRESENTACIÓN DEL PLAN QUINQUENAL**



## “Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal (PCDSVC) Municipalidad de Zarco 2023-2027”

### Elaboración y acompañamiento técnico:

Consultores y Asesores en Gestión Municipal para Latinoamérica, Sociedad Anónima (CAGMAL S.A.)



Junio, 2023.



LICITACION ABREVIADA 2022LA-000001-0021300211:  
“Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco”



### Contenidos del PCDSVC – I Etapa de formulación:

1. Sensibilización e información previa de actores involucrados.
2. Justificación del PCDSVC.
3. Alineamiento del PCDSVC con planes vinculantes (ámbito local, regional o nacional).
4. Análisis de situación: contexto interno y externo municipal en función de contar con información relevante para la formulación del PCDSVC.
5. Legislación vinculante en materia de gestión vial cantonal.
6. Ubicación geográfica y afectación de la red vial cantonal por eventos naturales.
7. Descripción de indicadores sociales y económicos del cantón.
8. Análisis e incorporación de las acciones de conservación de la biodiversidad en la Red Vial Cantonal de Zarco.



LICITACION ABREVIADA 2022LA-000001-0021300211:  
“Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco”



### Contenidos del PCDSVC – II Etapa de formulación:

9. Análisis técnico: estado y funcionamiento de la Red Vial Cantonal.
10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.
11. Establecimiento de los criterios y metodología para la priorización e intervención en caminos y puentes.
12. Estimación y disponibilidad de los recursos disponibles para inversión en la red vial cantonal.
13. Definición de costos por kilómetro según tipo de intervención.
14. Propuesta de asesoría, asistencia y capacitación en Gestión Vial Municipal.
15. Análisis de riesgos asociados a la ejecución del PCDSVC.
16. Mecanismo de Evaluación y Seguimiento del PCDSVC.



LICITACION ABREVIADA 2022LA-000001-0021300211:  
“Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco”



### 1. Sensibilización e información previa. Actores involucrados en la elaboración del PCDSVC.

“Taller de Sensibilización Ciudadana para la Construcción y/o Actualización del PCDSVC Zarco 2023-2027”



#### Mesas de Trabajo:

- Grupo N° 1. Definición de lo que es Plan Vial Quinquenal.
- Grupo N° 2. ¿Quiénes Participan? ¿Quiénes Elaboran? ¿Quiénes Validan? ¿Quiénes Aprueban? ¿Porqué es importante? el PCDSVC.
- Grupo N° 3. Escoger tres caminos y analizar ¿Porqué es importante incluirlos en el PCDSVC?



LICITACION ABREVIADA 2022LA-000001-0021300211:  
“Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco”



### 2. Justificación del PCDSVC.

#### ¿PORQUÉ CONTAR CON UN NUEVO PLAN?

- ✓ Por la importancia garantizar la **eficacia y la eficiencia de la gestión vial** que realice por parte del Gobierno Local.

#### ¿PORQUÉ ES IMPORTANTE EL PLAN?

- ✓ Por la incorporación de **elementos técnicos y sociales** que garanticen la **viabilidad** del plan.

#### ¿QUÉ ENFOQUE JUSTIFICA EL NUEVO PLAN?

- ✓ un **enfoque estratégico** que pretende conservar, desarrollar y promover las condiciones asociadas a un sistema de movilidad sostenible y en armonía con el ambiente, que garantice el derecho de toda persona y de la colectividad del cantón.



LICITACION ABREVIADA 2022LA-000001-0021300211:  
“Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco”



### 3. Alineamiento del PCDSVC con planes vinculantes.

#### Ámbito local, regional o nacional







## 8. Análisis e incorporación de las acciones de Conservación de la Biodiversidad en la Red Vial Cantonal.

### ❖ Rutas del Cantón vinculadas con Áreas Silvestres Protegidas (ASAP)

Código de la Ruta	Tipo de Superficie		Relación con ASP		ASP		Longitud Involucrada (Km)
	Tierra	Lastre	Ingres	Aldeña	Nombre	Categoría	
2-11-027		X	X		Río Toro		0.480
2-11-064	X		X		Río Toro		0.605
2-11-017	X		X		Juan Castro Blanco		0.550
2-11-010		X	X		Río Toro		1.550
2-11-010	X		X		Juan Castro Blanco		1.900
2-11-014	X		X		Juan Castro Blanco		0.310
2-11-018	X		X		Juan Castro Blanco		1.340

Estas áreas son importantes para el cantón por los beneficios que cada una trae:

- Riqueza y contribución a la biodiversidad de flora en la zona.
- Preservación y protección de la fauna silvestre y el medio ambiente.
- Preservación y protección del recurso hídrico en el cantón.
- Desarrollo de actividades comerciales, turísticas y agropecuarias.

❑ Estas áreas deben mantenimiento vial adecuado para garantizar la preservación de sus vías.



## 9. Análisis Técnico: Estado y funcionamiento de la Red Vial Cantonal.

❖ La Red Vial Cantonal de Zarco está compuesta por 123 caminos, registrados oficialmente en la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT con una longitud total de 207,949 km.

DISTRITO	Longitudes Caminos (Km)	Area de Distrito Km²
1 Zarco	20,524	11.83
2 Laguna	29,868	23.28
3 Tapezo	11,248	6.39
4 Guadalupe	44,242	22.58
5 Palmira	37,210	30.67
6 Zapote	32,124	44.76
7 Brisas	32,733	17.85
Total	207,949	

DISTRITO	Longitudes Caminos (Km)	% de cada Camino
1 Zarco	20,524	9.87
2 Laguna	29,868	14.36
3 Tapezo	11,248	5.41
4 Guadalupe	44,242	21.28
5 Palmira	37,210	17.89
6 Zapote	32,124	15.45
7 Brisas	32,733	15.74
% Total		100

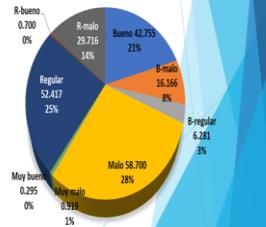


## 9. Análisis Técnico: Estado y funcionamiento de la Red Vial Cantonal.

### ❖ Estado de los Caminos de la Red Vial Cantonal de Zarco.

INVENTARIO RED VIAL		
Estado de los Caminos	Longitud (Km)	%
Bueno	42,755	20.56
Bueno a Malo	16,166	7.77
Buena Regular	6,281	3.02
Malo	58,700	28.23
Muy bueno	0,295	0.14
Muy Malo	0,919	0.44
Regular	52,417	25.21
Regular a Bueno	0,700	0.34
Regular a Malo	29,716	14.29

Estado Red Vial Cantonal Zarco



## 9. Análisis Técnico: Estado y funcionamiento de la Red Vial Cantonal.

### ❖ Condición de los Puentes de la Red Vial Cantonal de Zarco.

Código de camino sobre el que se encuentra	Nombre del puente	Material	Largo (m)	Ancho (m)	Cantidad de carriles	Coordenadas	Estado B: bueno R: regular M: malo	Características generales	Propenso a tipo de riesgo
2-11-017	Puente Río Tapezo	Concreto	13	5,40	1	450910,074 1129286,69	B	Puente sin pintar y sin señalamiento	
2-11-001	Puente Río Espino	Concreto	11	5,56	1	452622,434 1124412,37	B	Puente sin pintar y sin señalamiento. Puente límite cantonal con San Ramón	



## 10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

**MISSION**

- Brindar servicios de calidad para alcanzar el desarrollo integral de la población en general, a través de una adecuada gestión municipal.

**VISION**

- Ser reconocidos como una Municipalidad que brinda integralmente los servicios a sus habitantes gracias a una gestión institucional basada en la disciplina, compromiso y capacidad del recurso humano municipal.

**VALORES**

- Compañerismo
- Compromiso
- Buen trato y atención
- Construcción del bien común

**PRINCIPIOS**

- Perseverancia
- Tolerancia
- Trabajo en Equipo
- Eficiencia en la Gestión
- Desarrollo Humano



❖ Este marco filosófico se constituye en el motor y el accionador de la UTGVM, para el desarrollo de la gestión vial del Cantón de Zarco.



## 10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

### ❖ Políticas Generales de Vialidad.

Establecidas en el Plan de Desarrollo Humano Local de Zarco, 2021-2031



### Política No. 1

Las obras públicas de infraestructura en el cantón de Zarco, deberán propiciar la accesibilidad, considerar la movilidad peatonal y el desarrollo integral de todos los habitantes

### Política No. 2

Se procurará el mejoramiento de la red vial existente y el acceso al cantón a través de nuevas rutas, lo anterior en procura del crecimiento socio productivo.



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

Área Estratégica: Infraestructura				
Objetivo General:	Mejorar la infraestructura pública del cantón como factor potenciador del desarrollo económico, social y ambiental			
Objetivo Específico:	Lineas de Acción Estratégicas	Efectos Esperados	Impactos Esperados	Vinculación con ODS
Área Estratégica de Infraestructura PDHL-Zarco 2021-2031 Mejorar la Red Vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualización del inventario de caminos, así como el Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal</li> <li>- Ejecución del Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Cantonal</li> <li>- Realización de las gestiones necesarias con CONAVI para el mejoramiento de las rutas Nacionales (141 y 741), la ampliación del puente "colochos", el mejoramiento del alcantarillado y aceras del casco central de Zarco</li> <li>- Seguimiento al proyecto Florencia- San Ramón</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Información actualizada y suficiente para la toma de decisiones</li> <li>- Mejoramiento de la Red Vial Cantonal de acuerdo con la priorización del plan</li> <li>- Ampliación del Puente "Colochos"</li> <li>- Rutas 141 y 741 en condiciones óptimas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Red Vial que permita el desarrollo de las actividades cotidianas y productivas de la población y visitantes</li> <li>- Disposición de rutas alternativas habilitadas que puedan ser empleadas en situaciones de emergencias</li> <li>- Adecuado manejo de aguas pluviales en la red vial</li> <li>- Aceras accesibles al menos en el casco central</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objetivo 9:</b> Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación</li> <li>- <b>Objetivo 17:</b> Fortalecer los medios de ejecución y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible.</li> </ul>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

Área Estratégica: Desarrollo Sociocultural				
Objetivo General:	Contribuir con el sano crecimiento y desarrollo humano integral de la población de Zarco			
Objetivo Específico:	Lineas de acción Estratégicas	Efectos Esperados	Impactos Esperados	Vinculación con ODS
Área Estratégica de Desarrollo Sociocultural PDHL-Zarco 2021-2031 Fomentar la accesibilidad universal, a través de la realización de actividades de sensibilización y la adecuación de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecimiento de la Comisión Municipal sobre accesibilidad y discapacidad (COMAD) y Comisión de Accesibilidad del COCI</li> <li>- Revisión y gestión anual del Plan de Trabajo en materia de accesibilidad universal, que articule los esfuerzos de las diferentes instituciones involucradas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibilización de la población y adecuación de la infraestructura, respecto a la accesibilidad universal</li> <li>- Trabajo articulado interinstitucional e intersectorial en materia de discapacidad universal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Que Zarco sea un cantón accesible para el desarrollo integral de toda la población</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objetivo 9:</b> Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación</li> <li>- <b>Objetivo 10:</b> Reducir la desigualdad en y entre los países</li> </ul>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

Área Estratégica: Desarrollo Sociocultural				
Objetivo General:	Contribuir con el sano crecimiento y desarrollo humano integral de la población de Zarco			
Objetivo Específico:	Lineas de acción Estratégicas	Efectos Esperados	Impactos Esperados	Vinculación con ODS
Área Estratégica de Desarrollo Sociocultural PDHL-Zarco 2021-2031 Fomentar la accesibilidad universal, a través de la realización de actividades de sensibilización y la adecuación de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecimiento de la Comisión Municipal sobre accesibilidad y discapacidad (COMAD) y Comisión de Accesibilidad del COCI</li> <li>- Revisión y gestión anual del Plan de Trabajo en materia de accesibilidad universal, que articule los esfuerzos de las diferentes instituciones involucradas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sensibilización de la población y adecuación de la infraestructura, respecto a la accesibilidad universal</li> <li>- Trabajo articulado interinstitucional e intersectorial en materia de discapacidad universal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Que Zarco sea un cantón accesible para el desarrollo integral de toda la población</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objetivo 9:</b> Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación</li> <li>- <b>Objetivo 10:</b> Reducir la desigualdad en y entre los países</li> </ul>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

Área Estratégica: Seguridad Humana				
Objetivo General:	Propiciar un ambiente seguro para el desarrollo humano de los habitantes y visitantes del cantón.			
Objetivo Específico:	Lineas de acción Estratégicas	Efectos Esperados	Impactos Esperados	Vinculación con ODS
Área Estratégica de Seguridad Humana PDHL-Zarco 2021-2031 Mejorar la seguridad vial cantonal	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realización de actividades de capacitación en seguridad vial</li> <li>- Mejoramiento de la señalización e infraestructura para la seguridad vial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ciudadanía más capacitada en temas de seguridad vial</li> <li>- Infraestructura adecuada para la movilidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disminución de la tasa de incidentes por accidentes de tránsito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objetivo 9:</b> Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación</li> </ul>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

Área Estratégica: Servicios Públicos				
Objetivo General:	Procurar la prestación efectiva y de calidad de los servicios públicos necesarios para el crecimiento social y económico del cantón de Zarco			
Objetivo Específico:	Lineas de acción Estratégicas	Efectos Esperados	Impactos Esperados	Vinculación con ODS
Área Estratégica de Servicios Públicos PDHL-Zarco 2021-2031 Mejorar las rutas y servicios de transporte público en el cantón de Zarco	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adecuación de caminos públicos con el fin de estimular la creación de nuevas rutas de transporte público</li> <li>- Estimulación del establecimiento de nuevas rutas de transporte público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mejora de caminos públicos que conectan a Zarco con otros cantones y comunidades</li> <li>- Nuevas rutas de transporte público</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Convergencia de rutas, que están alineadas a los planes turísticos cantonales.</li> <li>- Inclusión de los puntos de conexión en los emprendimientos turísticos que estén en buen estado.</li> <li>- Transporte accesible para los ciudadanos de las diferentes comunidades</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Objetivo 9:</b> Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación</li> </ul>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



10. Construcción y actualización del marco estratégico para la gestión vial cantonal.

ÁREA ESTRATÉGICA: OBRA PÚBLICA			
CRITERIOS DE MEDICIÓN - PEM-Zarco 2021-2026			
OBJETIVO ESTRATÉGICO	UNIDAD RESPONSABLE		
Desarrollar infraestructura sostenible, resiliente y de calidad, para el apoyo del desarrollo económico y bienestar humano, accesible y equitativo, en línea con lo propuesto por los ODS 8, 9, 11 y 12	Unidad Técnica de Gestión Vial Municipal		
META	INDICADOR	LINEA BASE	FRECUENCIA DE MEDICIÓN
Al 2026, contar con una ejecución de al menos un 80% del Plan Quinquenal de Gestión Vial.	% de ejecución del Plan Quinquenal de Gestión Vial.	Plan Quinquenal de Gestión Vial.	Anual
ACTIVIDAD ESTRATÉGICA	FECHA DE INICIO	FECHA DE FINALIZACIÓN	RECURSOS
Actualización y ejecución quinquenal de gestión vial.	2022	2026	Financieros y Capital Humano



### 11. Criterios y metodología para la priorización e intervención en caminos y puentes

❖ Los criterios y metodología para priorizar e intervenir caminos y puentes se fundamentan a partir de los siguientes insumos:

- Diagnóstico técnico de la Red Vial del Cantón
- Políticas del PCDSVC.

En este sentido la metodología de priorización del PCDSVC debe responder:

- ✓ ¿Cuáles caminos y puentes están quedando como prioritarios?
- ✓ ¿Es éste el resultado esperado?
- ✓ ¿Qué tipos de caminos y puentes resultan como prioritarios (Tipo A, alto tránsito, alto IVTS, entre otros)?
- ✓ ¿El orden obtenido es afín a las políticas del cantón?
- ✓ ¿Los caminos estratégicos para el cantón se encuentran en los primeros lugares de la lista?



### 11. Criterios y metodología para la priorización e intervención en caminos y puentes

❖ Relación entre políticas y criterios de priorización de caminos.

POLÍTICA	CRITERIOS
Mejoramiento del estado de la superficie de ruedo de caminos tipo A	- Tipo de superficie de ruedo - Estado de la superficie de ruedo - Estado del Camino - TPD - Jerarquía
Mejoramiento de la condición de las rutas que dan acceso a zonas prioritarias para el desarrollo del cantón (agrícolas, ganaderas y educativas)	- Tipo de superficie de ruedo - Estado de la superficie de ruedo - Estado del Camino - TPD - Jerarquía
Mejoramiento de los sistemas de drenaje del cantón.	- Estado del camino - TPD - IVTS
Fortalecimiento de las condiciones de los caminos tipo A y B de la red vial cantonal en seguridad vial.	- Estado del camino - TPD - IVTS



### 12. Estimación y disponibilidad de los recursos disponibles para inversión en la RVC.

❖ Histórico (5 años).

Recursos presupuestarios de la Ley 8114, asignados para la inversión en la RVC.

Origen de recursos	Histórico de recursos totales asignados según año (en colones)				
	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022
Ley 8114	784.607.389,00	829.111.223,00	636.090.089,00	716.534.676,00	801.501.202,00



### 12. Estimación y disponibilidad de los recursos disponibles para inversión en la RVC.

❖ Fuentes de financiamiento disponibles para la inversión en la red vial cantonal, Año 2023.

Financiamiento para la inversión en la red vial cantonal – Año 2023 –	
Fuentes de financiamiento	Inversión (€)
Ley 8114	871.891.664,00
Imp. Bienes Inmuebles Recursos - inversión en aceras	0,00
Financiamiento Programa PRVC-II MOPT BID	0,00
Convenios: (Donaciones RECOPE)	0,00
Financiamiento externo	0,00
<b>TOTAL:</b>	<b>871.891.664,00</b>



### 12. Estimación y disponibilidad de los recursos disponibles para inversión en la RVC.

❖ Proyección de recursos provenientes de la Ley 8114 para inversión en la RVC de Zarcero.

Origen de recursos	INGRESOS ESTIMADOS SEGÚN AÑO (EN COLONES)				
	AÑO 2023	AÑO 2024	AÑO 2025	AÑO 2026	AÑO 2027
Ley N° 8114	871.891.664,00	947.746.239,00	1.035.886.640,00	1.138.439.416,00	1.257.975.555,00
	Línea base	8,7%	9,3%	9,9%	10,5%

Las estimaciones consideran diversos factores como: el promedio de asignaciones históricas y de recaudación real del Impuesto Único a los Combustibles de los últimos 5 años, oficializados por la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), así como la previsión realizada por el Banco Central de Costa Rica (BCCR) en el Informe de Política Monetaria (IPM) correspondiente a abril de 2023 y el criterio experto de las autoridades y expertos nacionales, ante una reactivación económica y una flexibilización de la regla fiscal, esto permitirá si se normaliza dicha recaudación, el incremento observado en esta proyección para el periodo 2024-2027



### 12. Estimación y disponibilidad de los recursos disponibles para inversión en la RVC.

❖ Estimación de Gastos Fijos para la Atención de la Red Vial Cantonal de Zarcero.

EGRESOS ESTIMADOS (en colones)	AÑO 2023	AÑO 2024	AÑO 2025	AÑO 2026	AÑO 2027
<b>Gastos de Administración (UTGV)</b>	<b>444 687 132,06</b>	<b>490 661 938,20</b>	<b>543 176 432,25</b>	<b>603 620 780,31</b>	<b>673 583 865,30</b>
Remuneraciones	102 721 328,57	108 084 608,28	115 417 694,78	122 342 745,87	129 603 310,62
Servicios	90 665 803,49	106 595 648,12	126 243 064,78	148 556 816,44	175 780 943,40
Materiales y Suministros	162 300 000,00	186 545 000,00	214 641 750,00	246 638 012,50	283 863 714,38
Intereses y Comisiones	26 041 728,63	25 288 410,59	24 346 621,39	23 119 365,25	22 128 497,94
Amortización de Préstamos	62 958 271,37	62 858 271,21	62 527 311,30	62 353 840,25	62 127 238,57
<b>Adquisición de Activos</b>	<b>0,00</b>	<b>25 000 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
Maquinaria y Equipo (Vehículo 4x4 para uso de UTGV)	0,00	25 000 000,00	0,00	0,00	0,00
<b>Atención de Emergencias en Caminos Cantonales</b>	<b>10 000 000,00</b>	<b>14 000 000,00</b>	<b>18 200 000,00</b>	<b>23 660 000,00</b>	<b>28 392 000,00</b>
Servicios	8 500 000,00	11 900 000,00	15 470 000,00	20 111 000,00	24 130 000,00
Materiales y Suministros	1 500 000,00	2 100 000,00	2 730 000,00	3 549 000,00	4 258 000,00
<b>TOTALES GASTOS FIJOS:</b>	<b>454 687 132,06</b>	<b>528 661 938,20</b>	<b>581 376 432,25</b>	<b>627 280 780,31</b>	<b>701 975 865,30</b>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 12. Estimación y disponibilidad de los recursos disponibles para inversión en la RVC.

Estimación de la Inversión para la Atención de Proyectos de la Red Vial Cantonal de Zarco.

AÑOS ESTIMADOS	AÑO 2023	AÑO 2024	AÑO 2025	AÑO 2026	AÑO 2027
Asignación Presupuesto Ley 8114:	671.891.684,00	947.746.238,00	1.035.886.640,00	1.138.439.416,00	1.257.975.555,00
Gastos filios Ley 8114:	454.687.132,06	529.661.938,20	581.378.432,25	627.280.780,31	701.975.605,30
Inversión Proyectos Red Vial Ley 8114:	417.204.531,94	418.084.300,80	474.510.207,75	511.158.635,69	555.989.949,70
(+) Recursos Ley 9976 (Movilidad Peatonal):	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total Inversión Red Vial:</b>	<b>562.961.718,88</b>	<b>563.024.388,42</b>	<b>615.385.635,55</b>	<b>676.308.836,54</b>	<b>747.321.264,38</b>



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 13. Definición costos por kilómetro según tipo de intervención.

Mediante el apoyo del MOPT, se estableció una estructura de costos, que servirá de guía previamente indexada retrotrayendo los costos de intervención a valor presente.

Intervencion	ADMINIST	CONTRATO
Asfalto Regular - Asfalto Bueno	€ 76 221 146	€ 87 334 858
Asfalto Malo - Asfalto Bueno	€ 119 198 021	€ 136 557 025
Asfalto Bueno - Asfalto Bueno	€ 3 585 915	€ 4 098 188
Asfalto Malo - Asfalto Malo	€ 9 690 959	€ 11 075 381
Asfalto Regular - Asfalto Regular	€ 9 690 959	€ 11 075 381
Lastre Malo - Lastre Bueno	€ 69 656 894	€ 79 937 901
Lastre Regular - Lastre Bueno	€ 38 497 708	€ 44 172 805
Lastre Bueno - Lastre Bueno	€ 24 378 386	€ 27 948 725
Lastre Malo - Lastre Malo	€ 7 007 894	€ 8 025 228
Lastre Regular - Lastre Regular	€ 7 007 894	€ 8 025 228
Conc Regular - Conc Bueno	€ 147 488 675	€ 168 642 328
Conc Malo - Conc Bueno	€ 302 316 662	€ 346 025 967
Conc Bueno - Conc Bueno	€ 8 482 823	€ 9 618 506
Conc Malo - Conc Malo	€ 8 482 823	€ 9 618 506
Conc Regular - Conc Regular	€ 8 482 823	€ 9 618 506
Tierra Mala - Lastre Bueno	€ 73 528 405	€ 83 820 821
TSB Malo - Conc Bueno	€ 221 367 945	€ 253 977 321
TSB Regular - TSB Bueno	€ 42 435 251	€ 48 443 933
TSB Bueno - TSB Bueno	€ 8 482 823	€ 9 711 766
TSB Malo - TSB Malo	€ 14 620 082	€ 16 795 350
TSB Regular - TSB Regular	€ 14 620 082	€ 16 795 350



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 14. Propuesta de Asesoría, Asistencia y Capacitación en Gestión Vial Municipal.

Se aplicó una herramienta diagnóstica a fin de recolectar e identificar necesidades de capacitación del personal de la UTGVM.

De los datos arrojados en el instrumento aplicado, es importante mencionar que la UTGVM, cuenta con 4 profesionales, 5 operadores de equipo liviano y pesado, así como 3 peones, para un total de 12 personas funcionarias.

Sobre las necesidades de capacitación que como UTGVM tienen, mayoritariamente destacan temas como:

- Habilidades Blandas
- Conservación Vial
- Crecimiento Personal
- Sistemas de Informáticos en la Gestión Vial



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 14. Propuesta de Asesoría, Asistencia y Capacitación en Gestión Vial Municipal.

Necesidades de capacitación del personal de la UTGVM :

CAPACITACIÓN REQUERIDA	CANTIDAD DE PERSONAS FUNCIONARIAS
Habilidades Blandas (trabajo en equipo, liderazgo, comunicación asertiva, resolución conflictos, etc.)	7
Crecimiento personal	5
Informática en la Administración (cursos especializados)	0
Gestión de Convenios con organizaciones, instituciones, empresas privadas, entes internacionales y Asociación. Público Privadas (APP)	2
Sistemas informáticos en la Gestión Vial	5
Hidrología en la Gestión Vial	3
Evaluación y Diseño de Pavimentos	4
Conservación y Mantenimiento Vial	6



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 14. Propuesta de Asesoría, Asistencia y Capacitación en Gestión Vial Municipal.

Capacitación solicitada por el personal de la UTGVM :



LICITACION ABREVIADA 2022LA-00001-0021300211:  
 "Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 14. Propuesta de Asesoría, Asistencia y Capacitación en Gestión Vial Municipal.

Propuesta de temas para capacitación para la UTGVM : (1)

Capacitación para todo el personal de la UTGVM de Zarco

- Conservación y Mantenimiento Vial
- Habilidades Blandas
- Crecimiento Personal

Cursos para personal del área ingenieril:

- Implementación y delimitación para dueños, poseedores y colindantes sobre vías públicas.
- Hidrología
- Evaluación de Pavimentos
- Sistemas Informáticos en la Gestión Vial
- Gestión BIM (Building Information Modeling) para municipalidades.
- GIS para desarrollo en BIM.
- Diseño vial con metodología BIM.
- Modelado 3D de proyecto





16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

MATRIZ DE EVALUACION DEL PCDSVC ZARCERO 2023-2027									
COMPONENTE: CONSERVACION									
POLÍTICA	CRITERIO DE INTERVENCIÓN	INDICADOR	META	PROGRAMADO					Total Realizado
				Meta 2023	Meta 2024	Meta 2025	Meta 2026	Meta 2027	
Mejoramiento del estado de la superficie de ruedo de caminos tipo A	- Tipo de superficie de ruedo. - Estado de la superficie de ruedo. - Estado del camino. - TPD. - Jerarquía	Porcentaje de mejoramiento de la superficie de ruedo de los caminos tipo A.	Mejorar un 75% de la superficie de ruedo de los caminos tipo A al finalizar el plazo del PCDSVC.						



16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

MATRIZ DE EVALUACION DEL PCDSVC ZARCERO 2023-2027									
COMPONENTE: DESARROLLO									
POLÍTICA	CRITERIO DE INTERVENCIÓN	INDICADOR	META	PROGRAMADO					Total Realizado
				Meta 2023	Meta 2024	Meta 2025	Meta 2026	Meta 2027	
Mejoramiento de la condición de las rutas que dan acceso a zonas prioritarias para el desarrollo del cantón (agrícolas, ganaderas y educativas)	- Tipo de superficie de ruedo. - Estado de la superficie de ruedo. - Estado del camino. - Jerarquía	Cantidad de kilómetros mejorados en rutas de acceso a zonas prioritarias para el desarrollo.	Mejorar 7 km de caminos que den acceso a zonas prioritarias para el desarrollo del cantón al finalizar el plazo del PCDSVC.						
Mejoramiento de los sistemas de drenaje del cantón.	- Estado del camino. - TPD. - IVTS.	Cantidad de kilómetros mejorados del sistema de drenaje.	Mejorar 8 km del sistema de drenaje al finalizar el plazo del PCDSVC.						



16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

MATRIZ DE EVALUACION DEL PCDSVC ZARCERO 2023-2027									
COMPONENTE: SEGURIDAD VIAL									
POLÍTICA	CRITERIO DE INTERVENCIÓN	INDICADOR	META	PROGRAMADO					Total Realizado
				Meta 2023	Meta 2024	Meta 2025	Meta 2026	Meta 2027	
Fortalecimiento de las condiciones de los caminos tipo A y B de la red vial cantonal en el componente de seguridad vial.	- Estado del camino. - TPD. - Jerarquía	Porcentaje de inclusión del componente de seguridad vial en los proyectos ejecutados para los caminos tipo A y B.	Lograr el 100% de inclusión del componente de seguridad vial en los proyectos ejecutados para los caminos tipo A y B, al finalizar el plazo del PCDSVC.						



16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

MATRIZ DE EVALUACION DEL PCDSVC ZARCERO 2023-2027									
COMPONENTE: PROMOCION SOCIAL									
POLÍTICA	CRITERIO DE INTERVENCIÓN	INDICADOR	META	PROGRAMADO					Total Realizado
				Meta 2023	Meta 2024	Meta 2025	Meta 2026	Meta 2027	
Fortalecimiento de las condiciones de los caminos tipo A y B de la red vial cantonal en el componente de seguridad vial.	- Tipo de superficie de ruedo. - Estado de la superficie de ruedo. - Estado del camino. - TPD. - Jerarquía - IVTS	Cantidad de capacitaciones realizadas a grupos relacionados con la gestión vial.  Cantidad de promociones de participación de la comunidad realizadas en los proyectos comunales durante el periodo del PCDSVC.	Capacitar a grupos (Unión cantonal, comités de caminos, ADI, asadas) relacionados con la gestión vial durante el periodo del PCDSVC.  Promocionar la participación de la comunidad en los proyectos comunales durante el periodo del PCDSVC.						



16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

❖ Recomendaciones finales para la ejecución y puesta en marcha del plan (1).

- Aplicación de lineamientos técnicos en materia de inventario, clasificación y referenciación de la red vial cantonal, suministrando dichos inventarios periódicamente al MOPT.
- Fomentar la participación ciudadana para el mantenimiento de la infraestructura vial del cantón, a partir de la gestión de la promoción social.
- Garantizar el cumplimiento de las disposiciones técnicas oficializadas por el MOPT en su condición de rectoría técnica, así como la implementación del aseguramiento de la calidad de las obras a ejecutar.
- Velar porque los recursos destinados para la inversión vial se ejecuten de conformidad con la normativa vigente y en estricto apego a lo indicado en el presente plan.



16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

❖ Recomendaciones finales para la ejecución y puesta en marcha del plan (2).

- Generar la gestión necesaria para la obtención de recursos externos para lograr ampliar la cobertura de atención, en los caminos que no entrarían en el financiamiento del presente plan.
- Dar seguimiento y evaluación a los proyectos de intervención de caminos y puentes que se ejecutan, de acuerdo con la priorización de intervenciones planteadas.
- Trabajar con sentido de urgencia e importancia la realización del inventario detallado de los puentes del cantón, de tal forma que se puedan conocer las necesidades reales y de atención de los mismos.
- Es importante determinar que las proyecciones de ingresos para la atención de la red vial cantonal de Zarcero, se realicen a partir de la conjuntura que vive el país al momento de realizar el plan.



LICITACION ABREVIADA 2022LA-000001-0021300211:  
"Adquisición de servicio para elaboración Plan de Conservación, Desarrollo y Seguridad Vial Red Vial (Plan Quinquenal), Municipalidad de Zarco"



## 16. Mecanismo de evaluación y seguimiento del PCDSVC.

- ❖ Recomendaciones finales para la ejecución y puesta en marcha del plan (3).
  - Permitir la labor de la fiscalización sobre la red vial cantonal de Zarco, de conformidad con la labor de rectoría técnica que ostenta el MOPT, a efectos de constatar el desarrollo y ejecución del presente plan.
  - Garantizar que el Concejo Municipal de Zarco, a través de la alcaldía municipal, comunique de manera formal a la División de Obras Públicas del MOPT, la aprobación del PCDSVC de Zarco 2023-2027, en un plazo máximo de diez días hábiles posteriores a la firmeza del acuerdo del Concejo. Lo anterior de conformidad con lo establecido en el Decreto Ejecutivo 40137-MOPT.
  - Publicitar y poner a disposición de la ciudadanía general, autoridades competentes y entes interesados en la materia, el PCDSVC de Zarco 2023-2027, como mecanismo de transparencia y rendición de cuentas.

*¡Gracias!*



hacemos es implementarla, cuándo un camino es malo, algunas veces uno se asusta cuando dice ese porcentaje que está ahí de caminos malos, pero ese porcentaje de caminos malos obedece a una situación especial, de acuerdo a la planificación que tiene planificación sectorial del MOPT, un camino está en malas condiciones por lo siguiente: porque tiene digamos los drenajes en mal estado, los cuales se califican con el 75% y entonces podemos tener un 75% malos y tenemos toda la banda de superficie bastante buena, recién puesta, por decir así ,entonces eso nos califica mal, entonces hay que tener cuidado porque de acuerdo a la clasificación de planificación, bueno o malo eso es una política que se ha seguido por muchos años, alguien ha discutido incluso en algún momento técnicamente ,y por qué unos 50 y 50 ,no eso es una normativa ya establecida en el manual de planificación, pero entonces qué nos queda en consecuencia eso ,justamente políticas como esas que ustedes definieron, debe decir bueno, privilegiemos un poquito el drenaje, vean ustedes que incluso invertir en drenaje, es más barato que invertir en superficie de ruedo.

lo que vimos anteriormente es el estado de caminos. y aquí tenemos el tema de puentes, en la parte de puentes en el plan quinquenal anterior con Laname, se realizó el estudio del Espino y el de Tapesco, entonces el estudio arrojó precisamente que ustedes ven, ese ya tiene su buen rato y de ahí para acá, las intervenciones pues generalmente cuando no hay presupuesto, justamente son eso, pocas, una de las previsiones que se está tomando en este plan quinquenal, es asignar fondos, para estudiar ambos puentes, para hacer una valoración técnica de tal manera que entonces no nos vaya a pasar aquello de que nos dimos cuenta que estaba malo cuando se cayó, bueno está en ese estado reportado para aquel momento, en este momento es importantísimo destinar y hemos destinado que más o menos es un promedio de lo que vale un estudio formal para efectos de evaluar el estado del puente, asignando un monto de 5.000.000 millones para cada uno de ellos.

Es importante, es una previsión, para que no se diga el día de mañana que se cayó pero que la municipalidad no había hecho nada. Otra cosa distinta es tener los fondos para hacer un Puente Nuevo, para mejorarlo, eso es otra cosa, pero de previo tenemos que tener esa esa valoración.

Licenciado Carlos Rojas: vean que incluso en la clasificación que se le da a estos puentes aparece como estado bueno, sin embargo, vean dentro de las características que dice puentes sin pintar y sin señalamiento, en el caso del Rio Tapezco y en el caso del Espino, dice puentes sin pintar y sin señalamiento y es un puente límite cantonal con San Ramón, tomar en cuenta esto, que es un puente que sirve de límite, independientemente de eso aunque lo veamos como bueno, ni significa que no se le tenga que hacer ningún tipo de intervención, como las que se indican acá ,recordemos que y más adelante lo vamos a ver, una de las políticas que contiene este plan que provienen incluso del plan de desarrollo humano local, es el tema de seguridad vial, un puente sin pintura, sin señalamiento, puede afectar la seguridad vial de los usuarios, por lo tanto tiene que ser objeto de una intervención mínima que en este caso es que en ese caso es el señalamiento y pintura.

Precisamente el plan debe tener políticas en las que se sustente, si vamos a intervenir caminos y puentes , tenemos que primero conocer cuáles son las políticas generales para la vialidad

del cantón, estas fueron emitidas en el plan de desarrollo humano local de Zarcerero, y son dos grandes políticas , porque aunque se ven en su texto muy cortas, contienen muchísima dirección, muchísima orden, línea, para desarrollar ese plan.

La política ONU dice que las obras de infraestructura en el cantón de Zarcerero ,deberán proporcionar accesibilidad, considerar la movilidad peatonal y el desarrollo integral de todos los habitantes.

Son temas grandísimos, de accesibilidad y de movilidad peatonal, y cuando decimos de movilidad peatonal, tenemos que decir, en este plan no puede faltar el componente de desarrollo de aceras, construcción, mejoramiento de aceras, todo esto, ley 7600, accesibilidad, en fin todo eso.

Desarrollo integral para todos los habitantes, quiere decir que hay que tener una red vial en óptimas condiciones para que haya un buen desarrollo económico y social.

Política dos, esta sí es muy puntual, se procurará el mejoramiento del sistema red vial existente y el acceso al cantón a través de nuevas rutas, lo anterior en procura del crecimiento socio productivo, claro, aquí estamos pensando en desarrollo socio productivo a través de nuevas rutas, pero eso requiere millonaria inversión de recursos muy limitados que se tienen año con año producto de la ley 8114, entonces vamos a ver más adelante que por eso es importante aquí, establecer una gestión de vialidad, que también procure la consecución de recursos externos, a los que ya se les asignan vías de transferencia de la ley 8114.

En esta línea también encontramos que el plan de desarrollo humano local, tiene un área estratégica de infraestructura, en donde dice que el objetivo general es mejorar la infraestructura pública del cantón como factor potenciador del desarrollo económico social y mental, y como objetivo específico, por eso tenemos que tener una vinculación muy importante con el plan de desarrollo local, el objetivo específico dice ,mejorar la red vial del cantón, qué contiene esto, bueno en el plan de desarrollo, entonces encontramos que hay líneas de acción estratégicas, se habla de que necesariamente se debe actualizar el inventario de caminos, que hay que tener un plan de conservación y, desarrollo, que es este, que hay que ejecutar el plan, o sea, es no solo tener el plan ni tenerlo ahí, sino ejecutarlo, vea que son líneas estratégicas de acción, o sea están dando orden ahí, realización de las gestiones necesarias con CONAVI, para el mejoramiento de rutas nacionales, seguimiento bueno de algunos proyectos, que específicamente tienen ahí algunos sectores, pero de efectos esperados, bueno, que al actualizar el inventario, tengamos información actualizada, suficiente para la toma de decisiones, que si se ejecuta el plan que haya finalmente un resultado de mejoramiento en la red vial cantonal, y por ejemplo, en impactos, que la red vial permita el desarrollo de actividades cotidianas y productivas de la población y visitantes, que la red vial no sea un obstáculo para frenar ese desarrollo social y económico, que haya disposición de rutas alternas, que haya un adecuado manejo de aguas pluviales, que haya aceras accesible al menos en el casco central, es importantísimo y algo importante es que están vinculados a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el 9 que dice construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

17- desarrollo sostenible, fortalecer los medios de ejecución, y revitalizar la alianza mundial para el desarrollo sostenible. Costa Rica está comprometida con una serie de Objetivos de Desarrollo Sostenible, están incluidos en el plan de desarrollo local y los incorporamos al plan de conservación y desarrollo vial del cantón.

Encontramos también que en el plan de desarrollo humano local existe el área estratégica de seguridad humana y tiene una vinculación con la vialidad del cantón, porque en el objetivo específico dice que hay que mejorar la seguridad vial del cantón, y entonces establece dos líneas de acción estratégicas, realizar actividad de capacitación en seguridad vial y mejorar la señalización infraestructura para la seguridad.

Esto es importante porque dentro de los efectos esperados, la ciudadanía esté más capacitada en la seguridad vial y que haya una infraestructura adecuada para la movilidad, vean el gran compromiso que hay con el tema vial de seguridad vial, que viene el plan de desarrollo humano local.

También del mismo área encontramos el área de servicios públicos, que tiene como objetivo específico mejorar las rutas y servicios de transporte público en el cantón de Zarceró, vea que interesante esta visión que viene del plan desarrollo humano, pensar que es tan público, qué sucede acá, que las líneas de acción estratégicas, que son como las órdenes que se dan, dice adecuación y caminos públicos con el fin de estimular la creación de nuevas rutas del transporte público; y estimular el establecimiento de nuevas rutas de transporte público, se espera que como efectos, haya una mejora en caminos públicos que conectan a Zarceró con otros cantones, comunidades y que hayan nuevas rutas de transporte público.

Estos objetivos que están en el plan de desarrollo humano local, son objetivos bastante visionarios pero requieren mucha inversión, vamos a enfatizar en ese plan esa necesidad de consecución de recursos externos, claro estamos hablando de que ya sin ver números hay recursos muy limitados para la inversión de la red vial cantonal entonces; quiere decir que los criterios y la metodología que utilizamos para priorizar las intervenciones en caminos y puentes tiene que ser algo muy concreto, muy viable, que esté apegado a la metodología que exista para esta situación.

Los criterios y metodología se fundamenta en dos aspectos básicos, diagnóstico técnico en la red vial del cantón y las políticas de plan de conservación seguridad vial cantonal, esos son como los dos grandes insumos que nos establece, bajo que metodología se va a priorizar. Si de priorización de caminos y puentes es correcta, nos tienen que responder fácilmente a este tipo de cuestionamientos, por ejemplo, la priorización de caminos y puentes nos tiene que decir cuáles caminos y puentes están quedando como prioritarios, de acuerdo a esta metodología, esto es el resultado que esperábamos, porque de repente cuando aplicamos la metodología, de repente no sé, alguna persona de la sociedad civil del cantón dice, cómo, este camino no es prioritario, bueno se pasó una metodología con criterios técnicos sociales, se fundamentó en políticas del plan de desarrollo local está dentro del plan, pero no está como los primeros lugares de priorización para intervenirlo tal vez en el próximo año, esta tal vez para el tercero, cuarto, quinto año de priorización.

Es fundamental estar respondiendo a esto, este es el resultado que esperábamos, qué tipo de caminos y puentes resultan como prioritarios, ahí va es este que hay una serie de metodologías en donde nos establecen cuáles son caminos tipo a, tipo b, tipo cuáles caminos por el alto tránsito, por el alto índice de viabilidad son los que resultan como prioritarios, es decir, esta serie de preguntas van a ser respondidas por esta serie de metodologías.

El orden obtenido es afín a las políticas del cantón? aquí mucha gente espera ver la lista de los 123 caminos que tiene el cantón, y una lista priorizada en orden, precisamente de priorización, cuál es el camino que requiere la primera intervención número 1, cuál es el último camino que está dentro de esos criterios de priorización de acuerdo a la metodología, apegado a las políticas, apegado a todas las políticas, a toda la metodología que se utiliza par estos fines.

Los caminos no se encuentran en los primeros lugares de la lista? Claro, muchas veces tenemos caminos que los consideramos estratégicos, pero no califican dentro de los primeros lugares, pero estratégicamente tienen que ser atendidos, podemos indicar que este camino no debe de ser atendido.

Dentro del el plan que es estratégico, no podemos dejar un camino que fue afectado por un derrumbe, o por una situación de índole natural y el camino fue dañado y decimos, no es que está en el lugar 123, no, hay una emergencia y hay previsiones para atender emergencias, en caminos, entonces el plan contempla ese tipo de situaciones que hay que trabajar.

Tenemos esta otra parte que ya especialmente entra entre los principales criterios y metodologías para priorizar caminos y puentes.

Ingeniero Carlos Saborío: y aquí sí le doy la palabra al ingeniero de audio porque esto es un contenido muy técnico.

En cuanto a esto, la política no la define la consultora, la política la han definido ustedes, precisamente en acuerdos anteriores el mejoramiento de estado de la superficie del ruedo de caminos tipo a, obedece a querer mejorar las superficies de ruedo de los caminos que tienen mayor tránsito diario. Entonces qué criterio se toma en eso, los criterios que se toman en cuenta son el tipo de la superficie de ruedo, sí es concreto, si es tierra, si es en lastre, el estado en sí del camino, ya el estado total, una cosa es el estado de la superficie de ruedo y otra cosa es el estado del camino, de acuerdo a lo que dijimos antes, el tránsito promedio diario y la jerarquía. La jerarquía va a decir si está entre tanto el promedio diario, para hacer categoría A, sino para ser categoría B,C también como tránsito muy bajos.

Igualmente la política de mejoramiento de la condición de rutas que dan acceso a rutas prioritarias para el desarrollo del cantón agrícolas, ganaderas y educativas, en esto el señor alcalde nos ha hecho una instancia en el sentido de que tomar esos caminos porque son los que producen al cantón, producen economía que mejoran la condición económica de los habitantes, para eso obviamente también tenemos estos criterios, el mejoramiento de los sistemas de drenaje, pues ya lo hemos dicho, se toma en cuenta el estado del camino, el tránsito promedio, y el índice de viabilidad técnico social. Ese índice de viabilidad técnico

social es justamente lo que el máster Carlos Rojas decía hace un rato, en cuanto a la posición dentro del rango de 1 a 123. Los 123 caminos son importantísimos, el primero y el 123, y todos los demás, pero vamos a tener que priorizar.

El último en cuanto al fortalecimiento de las condiciones de los caminos en la materia de seguridad vial, hoy más que nunca sabemos la importancia de tener una seguridad vial a toda prueba y para eso tomamos en cuenta el estado del camino, el tránsito promedio y el índice de vialidad técnico social.

Carlos Rojas: Se han definido en el plan los criterios de priorización de caminos, bien diagnosticados e inventariado, ya podemos empezar a pensar en esa priorización, pero también es importante, porque esas intervenciones son tipos de obras que se van a efectuar, requieren recursos, nosotros aquí tenemos como un histórico de asignación presupuestario, es cuando el Gobierno central asigna de ley 8114 a la Municipalidad de Zarcero para inversión en la red vial cantonal, estos otros productos de asignación presupuestaria, generalmente la gente, la sociedad civil digámoslo así, ven estos números y dicen que montón de dinero, cómo es posible que con tanto dinero no se hayan arreglado los caminos del cantón, porque generalmente no se tiene idea de la magnitud de los costos por kilómetro de intervención. Relativamente el costo de intervención por kilómetro, dependiendo del tipo de intervención de obra, es sumamente caro, eso es un histórico.

En algunos años la tendencia normal siempre ha sido en aumento, en el año 2020 fue una rebaja, todavía en el 2021 comparado con 2018 y 2019 hubo una disminución, en el 2022 el año también un monto un poco menor a lo que se asignó el 2019; para este año la asignación presupuestaria de la 8114, presenta el cuadro que se tiene en el documento, lo hacemos porque si sumamos más recursos fuera la 8114 pueden ser algunos recursos que se utilizan y que acrecientan la intervención de obras en la red vial cantonal.

Hay municipios que acostumbran por ejemplo utilizar recursos de 8114 en inversión en aceras, no quiere decir que esto sea el caso, es una propuesta que es viable, e incluso la Contraloría cuando le hacen consultas de este tipo de posible inversión, dice que sí, que sí es viable.

Financiamiento por ejemplo con el programa de la red vial cantonal del MOTP BID, convenios, donaciones de Recope, convenios con comunidades, financiamiento externo producto de empréstitos nacionales o internacionales, en fin, pueden existir muchas otras fuentes de financiamiento, pero es importante como hacemos en el plan estratégico con proyección a 5 años, vamos a invertir recursos para 5 años, tenemos que también entonces tener una estimación de inversión de posibles ingresos a 5 años, obviamente la estimación la hacemos solo con los recursos de la ley 8114 que es el ingreso fijo que sí tiene la municipalidad año con año.

Tomamos como línea base el año 2023, hacemos todo un hacemos todos los análisis de diversos factores con indicadores, nos apoyamos en asignaciones históricas, del impuesto de combustibles de los últimos 5 años, de acuerdo a la información que nos brinda Recope, utilizamos información del informe de política monetaria del Banco Central y está muy reciente porque utilizamos el del año abril 2023, consultamos algunas autoridades en materia por ejemplo en Hacienda, expertos nacionales, que manejan este tipo de información, con el criterio experto ya como consultora que tenemos varios años de trabajar con esta situación, hacemos esa proyección.

Bajo la línea base que tenemos el año 2023, más las previsiones económicas y todo esto que ya hicimos, pareciera que hay una tendencia que la parte digamos que de asignaciones presupuestaria y de impuestos va a atender a normalizarse en el sentido de que vienen asignaciones presupuestarias en ascenso.

Alcalde municipal: ahorita que usted menciona todos estos números, se ven muy elegantes en la pizarra, se ven muy bonitos en el papel ,pero agradidamente los aportes que a nosotros nos hacen, ojalá fueran efectivos en tiempo y forma, desgraciadamente a nosotros nos retrasan muchos los desembolsos, entonces ahorita que estaba analizando, antes que recibimos la misma capacitación o la información, ahorita que lo repetimos, es difícil poder planificar, por supuesto que hay que hacer la planificación en base a esto y tiene que calzar, porque los ingresos no llegan en su momento, llega muy tardíos, el desembolso final siempre lo hacen en época en época donde ya no se puede, estamos hablando del 24 de diciembre 24 de 26, entonces ese dinero se va a liquidación presupuestaria y se tiene que activar hasta el primer presupuesto extraordinario, es difícil poder uno determinar que realmente el Estado va a hacer los desembolsos de forma este expedita y en su tiempo, pero eso no se va a dar no voy a mentir, nos han hecho dos, ya vamos por el mes , entonces desde hace un tiempo para acá eso pasa, la obligatoriedad de ellos es por cada mes y tampoco los hace, entonces esta planificación le decía antes a Fabián esto va a ser el de no poder proyectar a futuro ciertas proyecciones, porque los desembolsos llegan sumamente tardíos, ojalá se pueda solucionar ese tema.

Carlos Rojas: sí es de nunca acabar desde el año 2002, que se creó el impuesto ha sido la gran queja de los señores alcaldes, cuando se pudo normalizar un poco la situación, igual tenemos el problema del último desembolso del año que nunca llega a tiempo ya usted muy bien lo dijo lo que ocurre con ese dinero.

Lo pusimos como una de las amenazas, desembolsos tardíos, es una de las amenazas que siempre recibe este tipo de planificación, pero hay que aprender también a planificar bajo amenazas, esperando que la que la situación de la economía costarricense se mantenga tal y como en este momento lo han dicho, es un escenario diferente a la economía puede dar el traste con esta proyección, entonces en ese sentido el documento lo indica esto puede generar ciertos desajustes de proyección, nuestra economía es hacer proyecciones a 5 años, por esa esa situación es difícil. incluso la regla fiscal afectó mucho, tratamos de hacerlo lo más real posible, los recursos que se proyectan, muchas personas sin mucho conocimiento de cómo invertir esos recursos dirían, siguen siendo muchos recursos, pero también para poder ubicar

hacer gestión vial en el cantón, tenemos que recurrir a gastos de administración, los proyectos no se hacen solos, requieren personal especializado de unidad técnica, hay que pagar salarios, servicios, materiales, insumos, muchas veces hay que pagar préstamos que se hacen, proyectos de vialidad, se compra una máquina, un vehículo es un gasto fijo también, en el diagnóstico que hicimos se evidenció que la unidad técnica requiere urgentemente la compra de otro vehículo automotor, un 4 por 4, incluso ahí pusimos un monto de 25.000.000 pero de repente nos estamos quedando cortos, requiere equipamiento en ese sentido, muchas veces le exigimos a la unidad responsable de ejecutar obras pongan a trabajar todo esto, pero hay que darles insumos, equipos; para atender emergencias, hay que proyectar gastos fijos, dice la Contraloría, en la parte de presupuestos anuales, no se consigue que una municipalidad no tenga una previsión presupuestaria anual para atender emergencias, sobre todo en la red vial cantonal, todo esto nos dice que hay gastos fijos, aquella proyección versus gastos fijos, ahí tenemos muchas veces la situación que apremia, una situación de ingresos presupuestarios vía ley 8114, pero también tenemos que hacer en el plan, una proyección de gastos fijos, aquí nos alimentamos, mucho de la que reglas y de la metodología de la Contraloría que dice que hay límites para presupuestar, para aumentar salarios, y un montón de cosas, entonces logramos sacar también una proyección de gastos fijos, en ese sentido verdad y entonces que el ingreso proyectado anualmente, más los gastos fijos anualmente, nos tiene que dar al hacer esa resta un monto de inversión neto para ya directamente los proyectos, ahí tenemos el monto de inversión que es interesante, porque si no logramos nosotros tener en cuenta eso, y que las autoridades civiles entiendan, creerían que el monto de la 8114 van directamente a inversión de proyectos de obras, pero son recursos muy limitados porque los costos de intervención son bastante altos.

Cuando hablamos de metodología para estamos hablando muchas veces de que un camino hay que pasarlo por ejemplo de un asfalto regular a un asfalto bueno, estamos hablando ahí como de superficie de ruedo.

Juan Carlos: tal como lo indica el cuadro hay dos opciones que la municipalidad, de acuerdo a las de las posiciones de la Municipalidad de Zarceró, en cuanto pueda optar por datos, ya sea administración o contrato están ahí están los costos, son más elevados, el poder construir por administración, en algunos rubros representa una buena decisión, hay que escoger justamente cuáles son los tipos de intervenciones que son más favorables, por ejemplo cuando vas a pasar de asfalto malo a bueno, el simple hecho de poder pasar de administración al contrato representaciones 17 millones por cada kilómetro que queramos mejorar, entonces eso es dinero.

Por otro lado tratamientos, nosotros abonamos mucho y es una cuestión técnica que la que la unidad técnica tiene sus propios criterios, nosotros vemos con buenos ojos cuando se trabaja con tratamientos superficiales, las mejores por ejemplo para tratamientos tratamiento regulares a tratamiento bueno son donde 42 millones y es representa bastante beneficio, de tratamiento bueno a tratamiento bueno, es una aplicación de 8.000.000 por kilómetro, es relativamente económico, ahí está el juego entre administración o contrato, decisión que es obviamente de ustedes y ahí tiene unos elementos de juicio. Esto obviamente son costos a hoy.

Carlos Rojas: en esto es importante tomar en cuenta la experiencia que se dio con la aprobación de la ley 9329, cuando las municipalidades reciben un aporte mucho mayor a lo que acostumbraban recibir de la ley 8114, porque se aumentaron los porcentajes de asignación, se distribuyó el impuesto único a los combustibles y se le dio más recursos a las municipalidades, entonces muchas municipalidades dijeron ahora tenemos más recursos, dejemos por un lado o dejemos de contratar tanto las obras ,y ahora dediquémonos por la administración porque tenemos más dinero, compramos maquinaria, claro ahora tenemos municipalidades que compraron maquinaria pesada, para hacer obras por la administración ,pero se dieron cuenta que requeriría un alto porcentaje de gastos para poder mantener esa maquinaria, personal ,insumos, lubricantes, combustible, construir este planteles para guardar la maquinaria ,en fin el dedicarse a hacer obras por administración, también requiere una inversión muy fuerte, y mantener esa inversión, posiblemente para algunas municipalidades no es viable, sobre todo porque muchos proyectos aunque vemos que por contrato los montos son más altos, es que estamos hablando ahí de que estos son costos de intervención como tal, el gasto administrativo o de operación hay que tomarlo en cuenta también, es por eso como decía el ingeniero acá, es una decisión que también tomará la administración, pero tendrá el soporte para atender todo por administración? o tendrá el soporte para atender todo por contrato? o hacen una mezcla en algunos casos, unos por administración estos por contrato, ese análisis es interesante, hay que tomarlo en cuenta.

Hemos hablado de criterios de intervención de recursos de costos, pero dentro del diagnóstico que nosotros realizamos, se visualiza que hay que fortalecer para la ejecución de este plan quinquenal, a la unidad técnica de gestión vial municipal, y sobre todo en el ámbito de la capacitación.

Se aplicó amigo una herramienta de diagnóstico para recolectar identificar las necesidades de capacitación del personal de la unidad técnica, tenemos que la conforman 12 personas, cuenta con cuatro profesionales, 5 operadores de equipo liviano y pesado, 3 peones y personal obviamente que trabaja en la parte de apoyo administrativo dentro de sus necesidades en las necesidades de capacitación, se destacan como necesidades de capacitación en tema de habilidad blandas, de conservación vial, crecimiento personal, y sistemas informáticos en la gestión vial, yo creo que en esto doña Isabel que fue una experta, nuestra consultora que aplicó la herramienta, hizo todo el trabajo sería importante que nos hable un poco sobre los resultados de esta propuesta.

Isabel Ramírez: bueno muy buenas tardes, sí efectivamente aplicamos una herramienta porque desde el arte de la educación y aquí tenemos dos educadores presentes, es muy importante conocer cuál es el público meta que nos vamos a dirigir, entonces no es solo conocer cuáles son las necesidades de capacitación, sino cuál es el personal que tenemos y qué tipo de temas podemos desarrollar con ese personal, aquí con esa herramienta, nos sorprendió bastante ver el interés que tiene el personal de la unidad técnica, aun no siendo profesional, de adquirir conocimiento técnico en el tema de vialidad, refleja un compromiso el personal, un interés por conocer, es porque está muy integrados en el tema. No obstante

de algunos de los temas que ellos solicitaban pues no se les puede dar porque son a nivel universitario, temas que se dan a nivel universitario, de personal que tiene primaria, entonces pues es complicado, sin embargo dentro de todo el análisis que hicimos, detectamos como propuesta o hicimos la propuesta en estos temas, para todo el personal de la unidad técnica, conservación y mantenimiento vial, eso es esencial, habilidades blandas, es un tema importante porque tiene que ver con esa interacción de la gente de sí mismos hacia los demás, trabajo en equipo, liderazgo, todo eso no lo podemos desarrollar si no hemos tenido un crecimiento personal primero, para luego ir a esa parte ya externa con los demás. De hecho en la actualidad la mayoría de las empresas le dan prioridad a contratar personal que tenga un buen desarrollo de habilidades blandas por encima del personal que tiene las habilidades técnicas, porque la habilidad técnica ya estando en la empresa o en la institución se le puede enseñar, pero la habilidad blanda, es una decisión personal, pero entonces si la persona no se decide a hacer el cambio es muy difícil, hay que trabajarla mucho, por eso es que es un tema que se incluye y el crecimiento personal por supuesto.

Ahora ya hay cursos específicos de acuerdo a las áreas, tenemos en el área ingenieril e implementación y delimitación de dueños, poseedores y colindantes sobre las vías públicas, el tema de hidrología que en este cantón es fundamental, evaluación de pavimentos que es un tema fundamental, cuando hablamos de vías, sistemas informáticos en la gestión vial, hoy en día no nos podemos separar de la parte tecnológica, y ahí una serie de programas como el tema de gestión Bing, que ahora este es un sistema, de trabajo que se está implementando y a nivel mundial incluso, y este el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos ahí tiene un buen programa para este tema, gis también es otro tema, es para el desarrollo en Bing. Diseño vial con metodología Bing modelado 3 d de proyecto, son temas que son fundamentales para los ingenieros e ingenieras, luego también temas de cursos para el personal administrativo, como sistemas informáticos para la administración, y cursos para el personal del área social, en promoción social, hay importantísimo gestión de convenios con organizaciones nacionales e internacionales, y las asociaciones público- privadas, aquí es fundamental, porque es la captura de recursos externos ya más adelante cuando Juan Carlos nos presente la priorización y el tema de los costos, vamos a ver que el presupuesto no alcanza para atender todos los caminos, hay caminos que no les queda contenido económico, es una de las razones de la promoción social en las gestiones, el poder lograr conseguir fondos.

En el tema de implementación y delimitación para dueños, poseedores, colindantes sobre obras públicas, por qué, porque por social eso sí es enlace con la municipalidad, con la comunidad, debe ir a dejar notificaciones y más, tiene que tener muy claro poder para poder explicar al ciudadano esa información y que logren comprender y tomar decisiones y tomar decisiones positivas para todos.

Y los sistemas informáticos en la gestión vial que tampoco se puede dejar de lado, tienen que ir de la mano con todo el accionar de la función técnica.

Capacitación para las comunidades, es importantísimo, la información es poder, si las comunidades están informadas, están comprometidas. Entonces aquí qué hay algo importante

que hay que dar el tema del empoderamiento de la comunidad, es parte también del trabajo de promoción social, dependiendo de la especialidad, de la persona que esté en el puesto, puede ella misma darlas y si no hacer las gestiones con diferentes instituciones, incluso en forma gratuita que nos ofrecen .

Y el tema de planificación y gestión de recursos para proyectos viales, que estos viales si tenemos las asociaciones de desarrollo, cada vez que se va a hacer una solicitud de recursos a través de ellos, hay que conocer cómo planificar para ver esa solicitud de gestión de recursos.

Tenemos operadores de equipo y peones y de obra pública, también riesgos en el trabajo es muy importante, el tema de mecánica básica, operadores de equipo y electromecánica para operadores, esos fueron los 3 temas para el personal de operadores de equipos y peones; además de ya los cursos que eran incluidos al inicio para todo el personal de la unidad técnica, esa es la propuesta que hicimos con base en ese diagnóstico que se realizó.

Carlos Rojas: el análisis de riesgos asociados al plan. Hay una matriz que en el documento y se tiene ahí que es los riesgos que ya se tienen identificados para este tipo de planificación, porque son riesgos que normalmente por el tipo de riesgos ya han sido identificados a través de la experiencia del trabajo que desarrollan las municipalidades, entonces, aquí planteamos una pregunta, ¿qué puede suceder que aquí afecte el logro de lo programado? Que haya una desviación de recursos, cuando decimos una desviación de recursos apuntamos a lo que decía el señor alcalde, no solo que se desvíe para utilizarlos en otras situaciones, sino que los recursos no lleguen, haya un reporte presupuestario, que no llegue la inversión adecuada, esto puede tener un impacto alto, la probabilidad en este momento se considera que es media, pero la exposición es alta.

Otro identificados son los cambios en la toma de decisiones de la comunidad, de repente el plan está a 5 años, vienen nuevas autoridades, nuevos alcaldes, esto puede tener un impacto alto, si es que toman otro tipo de decisiones de lo ya programado, a pesar de que son riesgos altos, está todo el sustento legal, que establece que para modificar estas cosas, tienen que sustentarse en una modificación de lineamientos de políticas y otras situaciones ahí.

Podrían ocurrir eventos externos?, claros los fenómenos naturales, antrópicos, situaciones adversas que impactan, talvez no de una forma alta o baja, pero sí hay impacto medio cuando sea un fenómeno fuera de su alcance, la probabilidad y exposición es baja.

Los procedimientos de trabajo inadecuado, que puede ser un impacto medio pero hay probabilidad de exposición en riesgo, sigue siendo baja, conforme aumenta la experiencia, y el conocimiento técnico, esta situación tiende a revertirse.

Esos son los riesgos que se han identificado plenamente en este tipo de construcción de planes, sin embargo, hay otros riesgos asociados a la ejecución el plan, como el riesgo organizativo , que aquí lo que hacemos es desvaloramos el nivel de riesgo que es medio, en el análisis que realizamos, sobre todo para la Municipalidad de Zarcero, la idea es establecer

que haya una buena comunicación de dependencias de calidad de la municipalidad con las cuáles hay que estar coordinando, en el riesgo financiero que se considera un nivel de riesgo medio, que se cuente con el presupuesto asignado a la unidad técnica de los recursos de la 8114 y procurar y gestionar ingresos externos para hacer más proyectos de los que quedan fuera de financiamiento según la proyección de ingresos fijos.

Sigue siendo un riesgo, es medio el plan lo que contempla es de que si no hay forma de hacer la consecución de recursos externos, trabajamos con los recursos que se asignan anualmente; sin embargo, se considera un riesgo medio, porque no todos los caminos pueden ser atendidos en el transcurso del quinquenio. De hecho hay caminos que quizá no se atiendan porque además sigue siendo una proyección, es un plan y pueden suceder situaciones en el transcurso del desarrollo del quinquenio.

El riesgo se bajo este sentido, proponemos que se mantenga y mejore la comunicación con el Concejo Municipal, así como empoderar la junta vial, para la toma oportuna. ¿Estamos hablando de un riesgo político acá, no estamos viendo nada externo, por qué lo consideramos bajo? Porque es mantener y considerar lo que ya existe, de acuerdo al diagnóstico que hicimos hay un buen nivel de comunicación, junta vial - Concejo Municipal.

Riesgos de tipo social: la clasificación da como medio, lo que recomendamos es que se cuenten con comités de caminos organizados, que se propicie el fortalecimiento y la participación de los mismos en la toma de decisiones. Lo consideramos medio porque no es un riesgo alto.

Riesgo técnico: en el análisis y la valoración que le dimos es bajo, tenemos relativamente fortalecida, sin embargo en el FODA, se reflejan algunas debilidades como escasez de personal y otras cosas, pero aquí proponemos que se fortalezca la creación de trabajo estandarizados, así como fortalecer el desarrollo de capacidades de los integrantes de la unidad técnica, según el análisis de las necesidades de capacitación realizada. Es bajo en el tanto se adopten estas recomendaciones del plan. Si no es atendido puede pasar de bajo a medio y no queremos pase al alto.

El ambiental tiene una valoración de un riesgo medio, la recomendación es que se trabaje en procura de no crear una afectación ambiental, todo proyecto de vialidad cantonal casi siempre hay un riesgo que afecta ambiental.

Riesgo tecnológico, queda como bajo, que se cuente con los equipos especializados y tecnológicos con lo que desarrolle la unidad técnica, es bajo porque aún no teniendo nuevos equipos especializados pueden seguir trabajando, pero no sería imposible lo ideal para poder ejecutar adecuadamente el plan. Si hay un riesgo alto y es jurídico, porque si el plan no se ajusta a los lineamientos y disposiciones de la normativa legal y técnica establecida, el plan puede dar al traste si no se cumple con esto, porque aunque hayan unos riesgos que pueden ser colaterales, una decisión de nuevas autoridades que no quieran cumplir el plan no lo justifican adecuadamente, o se sustentan las disposiciones legales y técnicas, se considera que es un riesgo altísimo de ejecución, si no se justifica un cambio de dirección, lo que se está estableciendo en este ahí hay un riesgo sumamente alto, de no concretar con eso, y

recuerden que Contraloría mira con lupa los planes para las municipales y sobre todo este porque está dentro de los lineamientos emitidos para la planificación, en el gobierno local, plan quinquenal es uno de ellos.

No sería un plan si no tiene mecanismos de seguimiento, tenemos una matriz de seguimiento de proyectos que la estamos recomendando en el plan, que aunque la vemos con muchos indicadores ahí, la idea es que si quiere que si tener una evaluación general de cada proyecto que se haga, puede ser un camino, un puente intervenido, podemos indicar bajo qué política se está interviniendo ese camino, cuál es el escenario de intervención que se aplicó, el nombre del proyecto, la ejecución de la obra, el código, la meta que hay que cumplir, la fecha de inicio y fecha final, el costo de intervención, quién es el responsable y el cargo que abstente, puede tener toda una lista para darle seguimiento a los proyectos que ya han sido priorizados y que ya son evaluados, con matrices de evaluación siguiendo también los lineamientos de Contraloría que podamos crear, no se pueden apartar de ciertos requerimientos y condiciones, siempre se indique bajo que política y tipo de plan se sustenta, aquí la evaluación es en metas. Aquí es mejorar en un 75% de la superficie de tipo de ruedo en caminos al finalizar el plan.

Alcalde municipal; en una reunión que teníamos con Fabián, como Junta vial y unidad técnica, hemos establecido los proyectos a invertir durante el año, sin embargo esperemos hoy se dé la aprobación del plan y tenemos ya nosotros la otra semana que sentarnos con estos señores a que nos indiquen cómo se llena la matriz para poder empezar lo que ya estaban establecido. No vamos a poder avanzar como queremos poque ya el plan se activa

Los proyectos estipulados para iniciar ahorita, tenemos que sentarnos, crear la matriz, trabajarla, llevarla otra vez acá para que ustedes la aprueben y darle seguimiento. Ya tenemos el ofrecimiento de los consultores para la otra semana estar en San José para que nos digan cómo con los proyectos que están programados se llena la matriz respectiva.

Carlos Rojas: como son proyectos que ya están en ejecución los montamos en las matrices de seguimiento y evaluación

Este caso de la matriz de seguimiento anual pero al final del plan nos va a dar el total del porcentaje de esta meta; es una meta específica, que es mejorar los caminos tipo a en un 75 por ciento cuando se finalice el plan.

Otra matriz es el mejoramiento de 7 caminos que den acceso a zonas habitadas en el desarrollo del cantón al finalizar el plan, la definición de cuántos kilómetros lo establece la unidad técnica de acuerdo a las condiciones que tiene para el año que va a intervenir, veamos lo que está pendiente del 2023 para ver donde ubicamos ese proyecto en esa meta y que avance lleva para este año.

La otra meta a evaluar el mejoramiento de los 8 km de sistemas de drenaje en el quinquenio, en qué año lo van a intervenir, en todos los años, en qué proporción de kilómetros, Contraloría lo que requiere son las matrices de programación quinquenal para monitorear anualmente cómo va el avance de cada la meta, según cada proyecto priorizado, que esa es

la valoración que hay que hacer, priorización de caminos versus metas para poder establecer eso.

La otra es sobre la seguridad vial, que es lograr el 100 % de inclusión vial del componente de seguridad vial en los proyectos ejecutados, para los caminos a y b, lo que explicaba el ingeniero, esa categoría de caminos al finalizar el plan. Para eso cuando hablamos 100% inclusión del componente de seguridad vial, hay toda una metodología que establece cuáles son esos componentes de seguridad vial que deben tener los proyectos en la red vial cantonal.

Tenemos una última matriz de evaluación para el quinquenio, que las metas tienen que ver con la parte de promoción social, y es que tienen como meta para el quinquenio capacitar grupos; Unión Cantonal, comité de caminos, asociación de desarrollo, asadas, relacionados con la gestión vial durante el periodo del plan, sin embargo aquí la meta no fue puntualizada este quiere decir esto que esto va a ser atendido posiblemente por demanda, es decir si en el año 2023 la unidad técnica recibió solicitudes de grupos, o planificó atender tanta cantidad de grupos, se planificó por ejemplo atender 10 comités de caminos o que planificó 10, cuánto logró ese año, tal vez no ha logrado los 10, logró 9, entonces aquí es cuantificar lo que estén programando ya anualmente, muchas son a veces y por demanda, por solicitudes, igual, la otra meta proporcionar la participación de la comunidad en los proyectos comunales durante el periodo del plan a promocionar, es decir cuántos eventos de promoción realizamos cada año, para hacer partícipes a la comunidad en los proyectos comunales relacionados con este plan, ya esto es trabajo del área social de la unidad técnica, y también puntualizar lo que se va programando y logrando durante cada año.

Como recomendaciones finales, queremos que el plan tenga éxito, para poner en marcha para ejecutar y poner en marcha este plan, recomendamos que se apliquen los lineamientos técnicos que en materia de inventario y clasificación de la red vial ha establecido el Mopt mediante sus reglamentos y disposiciones técnicas, que se fomente la participación ciudadana en el mantenimiento de la infraestructura vial del cantón, que se garantice el cumplimiento de las disposiciones técnicas que ha oficializado el mod en su condición de rector en materia técnica la recuerde que el Mopt puede solicitarle a la municipalidad una fiscalización de 1 hora que esté realizando, que haya realizado, intervenirla desde el punto de vista de auditoría técnica, para ver controles de calidad, todas esas cosas que fiscalizan, velar porque los recursos destinados para la inversión vial se ejecuten de conformidad con la normativa vigente, eso es importantísimo, recuerden que eso sería un riesgo muy alto de no acatarse eso, generar la gestión necesaria para la para obtener recursos externos y lograr así ampliar la cobertura de atención de todos los caminos, que no entrarían en financiamiento el presente plan aunque todos están contemplados, pero ahí tenemos un problema de escasez de recursos, dar seguimiento a los proyectos de intervención de caminos y puentes que se ejecutan de acuerdo con la priorización de intervenciones planeadas, esto es fundamental, es lo que nos decía el señor alcalde, es que precisamente el seguimiento y la evaluación parte de lo interno de la unidad que ejecuta la gestión vial, pero también a veces han requerido esto por parte de entes externos que tienen competencia en esta materia, como Contraloría.

Trabajar con sentido de urgencia e importancia de la realización de alimentario detallado de puentes del cantón de tal forma que se puedan conocer las necesidades reales y la atención de los mismos, el tema de puente siempre ha sido un tema fundamental, determinar que las proyecciones de ingresos para la atención de la red vial de Zarcero se realizan a partir de la coyuntura que vive el país al momento de realizar el plan, o sea tener presente eso, que podría variar.

La labor de fiscalización que hace el Mopt a efectos de constatar el desarrollo de ejecución del presente plan, va de la mano con esto, una vez que el Concejo Municipal apruebe el plan de conservación de desarrollo y seguridad vial de Zarcero, 2023- 2027 de acuerdo a la normativa, debe ser de conocimiento a la División de Obras Públicas así está establecido.

Resulta que la normativa que rige sobre la normativa técnica dice que el Mopt como ente rector puede fiscalizar las obras que están contenidas dentro del plan quinquenal de un cantón, algo fundamental y que no se puede obviar, una vez aprobado por el Concejo, comunicado al Mopt publicitar y poner a disposición de la ciudadanía general, autoridades competentes y entes interesados en la materia el plan, como un mecanismo de transparencia y rendición de cuentas, generalmente lo colocan a disposición de todas las personas por medio de la página web, pero es importante también dar a conocer que es una herramienta que está a disposición de cualquier persona, sobre todo la ciudadanía del cantón, que ellos tengan el documento y lo puedan ver y es una forma también de rendir cuentas, es fundamenta, bueno eso es básicamente lo que queríamos presentar del plan si existe alguna algunas consultas concretas y quieren ver la lista de caminos priorizados la tiene el ingeniero acá es una lista de 123 caminos, ya es ver con detenimiento cada camino, cada parámetro que se utilizó para priorizar, es bastante extenso porque de los criterios de priorización fueron bastante realizados analizados, se priorizaron adecuadamente técnica y socialmente todo aquello que se utilizó en esta metodología.

Presidente municipal: muchas gracias por la exposición, a partir de este momento abrimos espacio para consultas o comentarios de parte de los miembros del Concejo Municipal. Yo voy a hacer algunas consultas, don Carlos cuando usted menciona lo de los 123 caminos es la 1 plantilla en Excel que pasaron.

Carlos Rojas: no es así, como es tan grande la podemos proyectar acá.

Carlos Saborío: la plantilla de los 123 caminos se refiere a el producto NICSP , ese es el asunto, aquí obviamente también están los 123 caminos, en el orden que se definió, en el orden prioritario, en el orden del índice de diversidad técnico social.

Presidente municipal: ustedes elaboraron esa toda esa información, es que es un cuadro muy grande, viene el número ,el código de la vía, da la ubicación, da la distancia, da el monto de, pero ustedes la elaboraron?, (contestan que sí). Es que tengo una tengo curiosamente cuando estuviera hablando de puentes en la en la 2 11 017 que es el código del camino ,dicen que esa vía está en el distrito 5, que es el distrito Guadalupe, sin embargo,, ese puente no está en Guadalupe ese puente está en Palmira, en Calle la máquina, entonces a lo que voy es que hay una falla, el el distrito cuatro y que pertenece a Palmira, camino 2 11 017.

Ingeniero Carlos Saborío: vamos a proceder a la revisión,

Presidente municipal: en el puente 2 11 001 ese puente no está ubicado en Palmira está en Guadalupe, en el distrito 4.

Ingeniero Saborío: OK vamos a ir a esa revisión, e sí porque en el plan quinquenal no se pone a qué distrito pertenece, podríamos arrancar revisando y es que aquí si no lo tenemos a mano puede ser la boleta de inventario, porque puede ser que el asunto nazca de ahí, porque justamente cuando nosotros montamos toda esa base de datos, basado dando fe por decir así de todo el inventario, anotamos esas dos para revisarlas.

Presidente municipal: o habría que revisar incluso no sé, los 123 de esa matriz de Excel para constatar de que está ubicado en el distrito correcto, porque en esos dos que son donde están los puentes, hay un error ahí con los distritos, pero eso es como dedazos, es importante y más que es un documento que se va a entregar oficialmente.

Saborío: vamos a darnos a revisar eso, a ver si el foco del error viene del inventario, si viene de ahí nosotros obviamente que lo tomamos como damos fe, por decirlo así de lo que viene ahí, el inventario si no lo andamos acá como para corroborarlo, pero nos damos a la tarea de hacer esa revisión.

Presidente municipal: ya que estamos hablando desde la enumeración de los distritos cuál guía fue la que utilizaron ustedes para por ejemplo que el distrito uno Zarcero.

Ingeniero Saborío: la guía oficial es la división territorial administrativa editada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la parte del Instituto geográfico.

Presidente municipal: veo que ustedes están dando una información que al que al final ya que estamos también con la nueva normativa de las NICSP, toda esa valoración de los 123 vías es que ustedes realizaron, es un monto ya actualizado a la fecha. esa información viene es siendo o el valor de ese activo, eso tienen que integrarlo a los estados financieros de la municipalidad, entonces quiere decir que todos esos 123 caminos que al final no sé cuántos miles de millones de colones pueden contabilizar, se tienen que tomar en cuenta para o sea ya le va a hacer una tarea pendiente para el departamento financiero que la incluya.

Carlos Saborío: vamos a ver por qué porque

Ingeniero Fabián Jiménez: ya el departamento financiero tiene todos los insumos que la que la empresa nos brindó con respecto a la Nicsp, ya ellos lo tienen en su poder, ya lo revisaron, y nos dieron el visto bueno de que todo estaba está bien, entonces ya lo tienen para proceder a hacer toda la inclusión que se tiene que hacer.

Presidente municipal: no sé si ustedes al final dan como una recomendación muy aterrizada de esa priorización, porque estamos hablando de 5 años, ustedes hacen una proyección de que se espera que vaya a la alza los recursos de la 8114; sin embargo, don Ronald también es testigo de que es mejor ser un poquito precavido, no esperar tantísimo con los atrasos que

hay, aquí en la página de la Contraloría dice que al que al día de hoy lo que han ingresado son 267.000.000 colones de la 8114 de los 800.000.000, entonces a veces como que se tiene que hacer muy precavido para hacer esa priorización de esos proyectos, estamos hablando de 123 caminos, pero vaya tarea la de saber a cuál intervenir para esos 5 años, y partiendo del hecho de que de ustedes hacen una proyección ahí que al final de cuentas los dineros para invertir en bienes duraderos por así decirlo, va de 500.000.000 del 2023, a 747 al final al 2027, y de todos estos fondos, no es solo caminos, yo creo que también hay que invertir en aceras, y yo no sé si dentro del plan, se contempló o se estimó en el 2022, se hizo una auditoría por parte de la Contraloría General de la República para el tema de aguas pluviales, y que entonces es otro rubro que hay que hay que invertir, al final de cuentas la realidad es de que son pocos recursos y muchas las obras, sin embargo ahora se tiene un insumo muy importante, ya se tiene la proyección y tienen los datos estadísticos y los financieros para abarcar todos esos esos proyectos, básicamente sí es de que cómo hace la unidad técnica para tomar esas decisiones con una realidad tan ajustada.

Carlos Rojas: la experiencia que hemos tenido con otras municipalidades que es la misma dinámica de problemática que tienen ustedes, cuando los fondos no llegan en el tiempo adecuado, cosa que es una práctica que están haciendo, sin embargo, hasta le han hecho consultas a Contraloría, y cuando los recursos no están llegando a tiempo, y la municipalidad dispone de suficientes ingresos propios, la municipalidad le hace una transferencia interna al a la unidad técnica para que trabaje en los primeros meses del año con recursos propios y una vez que se asigna la transferencia de 8114, reintegra esos recursos, la práctica ya ha consultada a la Contraloría y la Contraloría indica que si los recursos son libres, municipales, y no están comprometidos de momento, es como lo que hace un poco la caja única del Estado, el dinero del impuesto al combustible, no es que lo que le corresponde a la municipalidad está en una cuenta aparte, no todo está en la caja única del Estado, y alguno le llama popularmente jinetear la plata, pero si lo hacen sin comprometer ningún compromiso presupuestario lo pueden hacer, la administración como dicen algunos directores de unidad técnica, es que los primeros meses trabajo por recursos libres de la municipalidad y luego cuando viene transferencia lo reintegran, sí, se puede pues hasta justificar, siempre y cuando aquellos recursos no estén comprometidos anteriormente, porque son recursos libres de la municipalidad, y ya la consulta la han hecho a la Contraloría y mientras no haya ese problema de usar recursos que están comprometidos ya en otras en otros programas, lo han hecho, es una alternativa y algunas municipalidades lo hacen.

Alcalde municipal: para recordar también que con el tema de las aceras ya hay una ley que exige que el 5% de bienes inmuebles tiene que ser asignado para aceras, lo que pasa es que en ese momento nosotros lo que estamos es conforme los ingresos estamos apartando un poquito, no podemos apartar el porcentaje porque no sabemos si el comportamiento de cómo van a ingresar los recursos, entonces eso casi siempre o por decirlo de esa forma, se va a poder utilizar digamos que los meses en noviembre, diciembre por ahí, para dejar el proyecto ya comprometido que serían fondos que se tienen que destinar específicamente para la construcción de aceras, aparte de lo que se puede hacer acá también.

Fernando Arce: buenas noches señor alcalde miembros del Concejo Municipal, señor presidente, secretaria, mi nombre es Fernando Arce Arce, soy abogado, consultor de la empresa Camal, para aclarar un poquito porque lamentablemente es una redundancia que se viene dando porque la gente cree que uno toma cifras o cosas porque los quiere tomar, la ley es muy clara, lamentablemente, cuando entró en vigencia la ley 9329, a partir de enero del 2016 y con el ingreso al 40137138 del MOPT, se vino a hablar muy claro de cuál es la figura del plan quinquenal, y yo me remonto porque veo que curioso que es, ustedes están en una disyuntiva, por ejemplo, hay un poco una sentencia de la sala constitucional ,donde acusa al alcalde de Turrialba, aquí tengo los números sentencia, las 2021006895 por no haber dado seguimiento de acuerdo a lo que se contemplaba en el plan quinquenal.

Nos vamos más allá y me encuentro con una directriz de la Contraloría general de la República, donde le dice al Concejo Municipal de Coto Brus, que por no implementar el plan vial quinquenal, no se les iba a aprobar los presupuestos públicos, y voy más allá, empezamos desde el decreto 40137, que es la el reglamento que regula el inciso b del artículo 5 de la ley 8114, dineros que tiene un fin exclusivo y me remito solo a un inciso que es el inciso G M del artículo dos, es la herramienta que contiene la planificación sobre la gestión vial, a 5 años plazo que deberán las municipales cumplir conforme lo dicta el artículo 2 de la ley 9329 donde dice que la administración plena y exclusivamente es de las municipalidades, entonces que viene cuando nos vamos y tomamos esa matriz y esas bases de datos, son las matrices y la base de datos que está en la dirección de planificación sectorial del Mopt, que es quien lleva los archivos en conjunto, no sé si hubieron dos errorcitos puntuales, y qué fregado qué es, qué no siguen siendo que por fuerza 1 de los papeles fundamentales que tiene que tener las municipalidades concretamente, es tener un equipo técnico, profesional que asesore a las juntas viales y a la administración por el buen desempeño de todos estos recursos, y dónde agarramos todos elementos para terminar la priorización, nos tenemos que ir a leer el artículo número 11 y siguiente decreto 40137\_ Mopt, que es donde se prioriza los caminos, como la conectividad, como ya lo dijo los expositores que me antecedieron, que era donde se sacaban los productos agrícolas, puede hacer que un equipo para mí un camino tenga más importancia que me conecte con bajos del toro, y pasen dos carros, pero que es donde esos dos carros traigan todos los productos agrícolas, entonces cuándo son los elementos que ese equipo técnico profesional de tiene que sustentar a la junta vial, cuando vemos los distintos elementos para priorizar los caminos, conectividad, tránsito promedio diario, escuelas esa es la priorización concreto y aterrizo, no es que a la hora de tomar elementos para priorizar, nos vamos porque dom Ronald dijo mira es que el puente del Espino, no, es porque lamentablemente esos elementos son los prioritarios, y por qué hago esa observación? porque el 169 y el 170, promovieron y nos habla de la autonomía municipal, y vemos que por todo lado está el Mopt metido, y por qué si ustedes tienen que desembolsar cada mes, por qué las municipalidades en grito y en coro a través de los Concejos Municipales, el alcalde no le dicen a la Contraloría, qué ,si la tienen que hacer cumplir con estos planes quinquenales, le cumplan con los desembolsos mensuales. ustedes tienen la autonomía y quiero concluir, ya el señor Carlos Rojas. que es un experto en finanzas. lo dijo hay municipalidades que cuando tienen recursos seguros pueden comprometerlos irlos planificando, simplemente dan la orden de inicio cuando llega el

desembolso, así lo ha dicho la Contraloría, conclusión, nosotros nos sustentamos en la base de datos que están en el Registro de la Dirección de Planificación Sectorial del Mopt, y para priorizar esos caminos es con una serie de momentos que lo dicta nuestro ordenamiento jurídico.

Presidente municipal muchas gracias don Fernando, evidentemente sin cacao no hay chocolate, sí si hay que alzar la voz, yo creo que todas las municipalidades del país sufre lo mismo, son los retrasos en esos recursos y las comunidades están deseando ese dinero porque quieren que les intervenga en su camino y viene la época lluviosa.

Volviendo a la matriz marcha de los caminos, sí hay varios hay, sí hay que revisar yo creo que con lupa 1 a 1 todos esos, para darle la ubicación del del distrito, hay algunos distritos que están erróneos.

Carlos Saborío: conversando con el compañero Rojas, efectivamente nosotros tenemos dos fuentes de información, la primera fuente de información es el inventario como tal, que maneja la unidad técnica, esa es la primera fuente, la segunda fuente contrastante, es la fuente que está registrada en planificación sectorial, nosotros no podemos alterar eso, más aún cuando ustedes ven por ejemplo entrada 741 centrada entre comillas, cuando está inscrito en planificación nosotros no podemos quitarle las comillas, aquí podría decir no tiene ninguna importancia.

Presidente municipal: ese puente o camino está en Calle la Máquina, no está en Guadalupe, no están en el oeste, están en el este del cantón, Guadalupe es el oeste y palmira es el este, hay varios, pero como son datos, un documento que va a ser oficial.

Carlos Saborío: sí disculpe, el asunto es este, la información la tomamos tal como está, no podemos modificarla, entonces estando esas 2 fuentes de información son de respeto, porque nosotros no las podemos afectar en lo más mínimo, estén buenas de distrito ,estén buenas de nomenclatura, estén buenas, de ninguna manera podemos afectarlas, el hecho que esté en Guadalupe, podría significar bueno lo podemos verificar en el Mopt, que en el Mopt fue reportado así, y si está así no podemos hacer nada, ahí más bien ahí deberían hacer un procedimiento por parte de la municipalidad para hacer esa modificación, pero tiene que ser no un acuerdo, no es no Fabián, es la municipalidad la que tiene que hacer esa corrección.

Presidente municipal: pero sí bueno la recomendación es de que se haga la revisión de los 123 , este estudio se hace con con base a los 123 caminos que están debidamente escritos en el Ministerio, y qué pasa con los con los nuevos las posibles vías, porque aquí el año pasado se trajo y la unidad técnica hizo un levantamiento, de un inventario de los caminos que no estaban y que se querían oficializar o darles la declaratoria de camino público, muchos de esos caminos incluso son necesarios para algunos proyectos de residenciales, se ha dado alguna problemática también, eso y en qué momento hay que meterlos aquí en este plan quinquenal, o ya sería para el siguiente plan quinquenal?

Licenciado Fernando Arce: para aclarar eso, un código de camino no determina que el camino sea público, así es, así lo ha dicho nuestro ordenamiento jurídico, simplemente nos determina

que se puede intervenir esos caminos con fondos del 8114, siguiendo los procedimientos establecidos, de ahí que tiene un fin público. Ahora bien los caminos que existían antes se hizo una confusión, voy a empezar bien, porque el artículo cuatro de la ley 9329, decía que tenían que hacer de 14 m, entonces cómo el 90% y una vez aquí una reunión con el auditor le aclaré que Conavi iba a tener que correr el parque de Zarcero 25 m porque estaba invadiendo el derecho de vía.

Conclusión, con la reforma del artículo cuatro de la ley 5060, se pueden intervenir todos aquellos caminos que anteriormente estuvieran con un derecho de vía del 4,5,6,7 m, todos los posteriormente de la entrada en vigencia la reforma del artículo cuatro, no se puede recibir ningún camino como público si no cumple los 14 m, pero todos aquellos que tenían 6, cuatro que es la cultura de los caminos de nosotros se pueden intervenir sin ningún problema.

Ahora bien, viene otro tipo de camino, que son los caminos para fraccionamiento y urbanización, que sus caminos son anteproyectos que llegan a la municipalidad para que le ponga el visto bueno, pero tiene que ir al Invu, que conforme a la ley 4240 y planificación urbana, si hay tan regulador o conforme al reglamento del Invu, ellos determinan el derecho a esas vías y los diseños que tienen que llevar, y al fin de cabo, cuando se entregue el proyecto lo recibe el Concejo para que pase a ser un bien demanial, conclusión, después de que entró el artículo cuatro de la ley 5060 reformado, no se puede hacer ningún camino que tenga 14 m, y anteriormente se puede intervenir caminos con cualquier derecho de vía que estén Geo referenciados ante los archivos catastro o en una base de datos.

Ingeniero Fabián Jiménez: sí con respecto a esto como lo decía don Fernando, hay una que podríamos verlo tal vez sea un momento, hay una gran problemática con respecto a eso, porque según lo que nos indica, bueno yo estoy reunido con el director de planificación sectorial, hace un mes, con respecto a este tema, al parecer de aquí en adelante caminos nuevos que no cumplan con los 14 m, que no cumplan con estar asfaltados, que no cumplan con tener acera, que no cumplan con tener cordón y caño, que no cumplan con tener alcantarillado pluvial no van a poder ser inventariados; entonces este un camino nuevo de aquí en adelante va a ser muy difícil, y todos esos que quedaron sin ser inventariados por a o por b razón, estamos a la espera de una respuesta que le hice y le solicité yo directamente a la planificación sectorial, a ver qué pasa con esos caminos, pero de todas las municipalidades estamos en este momento con ese vacío, porque no sabemos qué va a pasar con todos esos caminos, o sea todos los que presentamos en aquel momento, de momento van a quedar ahí están by, hasta que ellos se pronuncien ó como me indicaron aquel momento, están en la elaboración de una ley nueva de caminos públicos, que pueda llegar a tratar de ver qué con esos caminos, pero en este momento estamos completamente en el limbo, digamos con esos caminos que quedaron ahí.

Carlos Masís: buenas noches, después de oír esa extensa información sobre el plan quinquenal, este me parece que es un instrumento de planificación muy importante que va a tener en la unidad técnica de gestión vial, ya no se va a prestar a la improvisación, ojalá que no se preste a la politiquería de andar ofreciendo lo que no se puede, y todo va a quedar registrado ahí, en la planificación, en la priorización de los caminos, eso no está escrito en

pedra, depende, hay factores que pueden variar esa priorización, me parece que también ahí tiene la unidad técnica y la municipalidad, es prácticamente la cara de transformación y de desarrollo del cantón, lo que es más visible realmente, que es la infraestructura, en un cantón como Zarcero, o en las comunidades rurales de los distritos, ahí la gente la prioridad para ellos son los caminos para sacar la producción lechera ,para sacar la producción agrícola, para sacar en fin, y cuando un camino se repara, se interviene, se cumple, con el objetivo de desarrollo sostenible número 9, que tiene que ver con infraestructura, y cuando se abre un camino ,en un distrito en un pueblo, ahí empieza a haber un desarrollo social, o se fortalece el desarrollo social, el desarrollo cultural, económico, todo, y eso es lo que persiguen los Objetivos de Desarrollo Sostenible que de eso no habla el Gobierno, de eso no habla a los ministerios, y de eso de verdad, y eso es fundamental porque está en una agenda 2030 de la ONU, interviene la Cepal y el foro de los países de América latina y el Caribe, para el desarrollo sostenible, ojalá que la municipalidad diera ese paso importante a través de este instrumento de desarrollo, por supuesto todo lo que ha mostrado ahí, con esos errores que aparentemente están ahí, es una propuesta y tiene que ver todo con presupuesto., pero hay que implementar la política hay que implementar el plan quinquenal, porque también es ley, debe hacerse y ahí bueno si no hay recursos no se puede avanzar, si porque a veces y lo que es lo que a veces decimos aquí, se lo digo al señor alcalde, que no se no puede hacer lo imposible, no se puede, entonces también hay formas, tal vez conseguir algún dinero externo y más, pero me gustó ese concepto ahí ,de que todo va enfocado en eso en poder satisfacer las necesidades de la población, del individuo, que es las metas y el fin último de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que de eso no se habla, y que me gustó mucho que esté aquí dentro de esta política, dentro de este plan quinquenal, ojalá que ese sirva también para educar a las comunidades en ese sentido, a través de la promotora social de la unidad técnica de gestión vial, hacia las asociaciones de desarrollo, ahí las asociaciones de desarrollo que son la voz ,oídos y brazos de aquellas comunidades, van a tener una relación más cercana también con la municipalidad, porque a veces sentimos que algunas están muy distanciadas, y algunas tienen una muralla infranqueable, para poder comunicarnos y enlazarnos con la municipalidad, y es hora de que todos trabajen, para que se pueda articular un buen desarrollo a nivel de cantón, de ahí también en esa parte de la educación, hacia este tema hacia las asociaciones de desarrollo pues se establecen ahí todos los lineamientos y cómo llegar ojalá a tratar de priorizar el camino de mi comunidad, versus aquel otro por las necesidades y por lo que dijo el licenciado,de que lleva un camino y por el que pasan 3 carros pero yo no sé cuántos miles de kilos de leche, que salen de ahí, pues de ahí es una necesidad que hay que tomar en cuenta, como aquí hay caminos también, y me gustaría que, bueno, eventualmente que estas autoridades que salimos ya ahora el próximo mes de mayo del 2024, dejarán como plasmado ese plan quinquenal, en un avance con las asociaciones de desarrollo, en cuanto a la información, para que eso no se preste tampoco a politiquerías, porque a veces hay gente que anda pero a veces no sé aquí, pero pudiera darse, de que mira ese camino, se lo vamos a hacer así, así, o sea y si no es una prioridad, y si no cumple como debe ser, en lo que establece todo este plan, esa se le crean falsas expectativas a las comunidades y después es la presión, la asociación de desarrollo está, en fin,son los riesgos ,los famosos riesgos que se pueden dar, entonces me parece que este instrumento de desarrollo, es un instrumento de desarrollo, y ojalá que se pudiera implementar o se fuera implementando, tal cual los recursos también, y muchas gracias por todo ese trabajo que se hizo para el cantón de Zarcero. Ingeniero Fabián Jiménez: para don Carlos, sí, esta es una herramienta que estábamos esperando desde hace años, el año pasado bueno hicimos una contratación, duramos un

poquito más porque, mucha de la información que ocupaba la empresa ,tuvimos que actualizarla, tuvimos que revisar inventarios, tuvimos que hacer un trabajo bastante arduo, pero es una herramienta fundamental, es una herramienta fundamental, y lo que nos toca ahora como lo decía antes don Ronald es sentarnos, una de las proyecciones o las metas que tenemos como lo decía don Carlos, es primeramente reunirnos con todas las comunidades, las asociaciones de desarrollo, presentarles el plan como tal, para que ellos también vean una proyección de que lo que tenemos para estos 5 años, y también fortalecer tanto la parte de comité de caminos, como la parte de la asociación desarrollo, para que ellos sean un puente con nosotros para poder realizar todos los trabajos que vamos a seguir haciendo, entonces esto es un una herramienta super fundamental para nosotros, que nos va a llevar montones, y como lo hemos estado hablando, no es porque este yo, o que sea un Ronald, eso tiene que seguir aplicándose esté quien esté, y también va a ser como decía don Carlos también, una herramienta de que no se va a poder manipular, a no ser que sea por alguna emergencia, o por alguna situación específica, como los compañeros lo han comentado que es una priorización que contempla la parte productiva, la parte social, el estado de cada 1 de los caminos, entonces es un complemento, es un complemento de todo, la cantidad de casas, o sea es un estudio que se hace completo de todo lo que existe en cada 1 de esos caminos, entonces sí, va a haber en algún momento un camino que haya que intervenirlo que estamos hablando de emergencia, pero sí es una herramienta fundamental y nos va a ayudar a organizar también un poco más todas las intervenciones, y todo lo que lo que la unidad técnica hacer normalmente ,y como lo comentaba también Carlos,todas las matrices de seguimiento, todo lo que nos toca, nos va también a centrar mucho en esta parte, entonces la verdad, nosotros como unidad técnica, estamos deseosos ya de comenzar a aplicarlo y hacer todo lo que nos toca hacer a nivel de las comunidades.

Marvin Cordero: a mí me gusta mucho la intervención que hace don Carlos, porque el plan contempla entre otras alternativas las fuentes de financiamiento externo, si la municipalidad ya no cuenta con un plan quinquenal, difícilmente va a ser sujeto de crédito para algunas organizaciones, porque eso es como cuando se va a pedir un préstamo y no puede demostrar que tiene solvencia para pagar ese préstamo, entonces qué es este plan, es un plan de inversión, es la herramienta que le va a permitir a ustedes ya sea para alguna ONG, sea para el Ifam, sea para una empréstimo del Banco Interamericano de Desarrollo, para cualquier organismo internacional, que tengan recursos para infraestructura vial, porque es el soporte de ustedes, donde van a poder demostrar que cuentan con un plan, que ha sido realizado desde la óptica no política, sino técnica ,que es un instrumento de planificación técnico no político, y que todas las necesidades que están planteadas ahí ,fueron necesidades que se identificaron de acuerdo a una serie de indicadores, como lo decía el licenciado Arce, que demuestran lo que es desarrollo económico local, porque por ahí sale la leche, por ahí sale la agricultura, porque no sé, los habitantes producen lo que comen ahí mismo, y eso se exporta, etcétera, este instrumento yo particularmente me siento muy satisfecho, de que aún con los poquitas pulgas que haya que pagarle al documento, es un instrumento que hoy, posesiona a la municipalidad para que sea sujeta de créditos internacionales precisamente para la inversión vial, y eso es lo que yo creo que es rescatable.

Hay una serie de matrices que lo decía muy bien Fabián, que la próxima semana la consultora como un valor adicional, porque por eso no vamos a cobrar nosotros, el grupo de expertos la próxima semana se va a reunir con la unidad técnica, para darle una inducción en el llenado de estas matrices ,eso es un trabajo adicional que nosotros vamos a hacer, para que ellos queden encaminados ya con este insumo, y en adelante como lo decía el señor presidente, ya

le tocará a la unidad técnica hacer ese trabajito una vez que se le ha dado la inducción, entonces, la fuente de identificación para este documento tan importante como lo decía dice el ingeniero Saborío, fueron tomadas de una base de datos oficiales, que buenas o malas son fuentes oficiales, qué le tocará a la unidad técnica, aceptó un trabajo de investigación, porque qué puede haber pasado, que las boletas están malas y la unidad técnica nunca las corrigió, porque Fabián no estaba, tal vez el ingeniero que estuvo anteriormente no lo hizo, pero ya eso no es un problema de ello,s ya eso tocará hacer una labor de inspección, de revisión y de actualización ,ahora planificación sectorial ,eso lo sabe muy bien Fabián y la unidad técnica ,planificación sectorial, cada año tiene un proceso de actualización del inventario vial, qué significa, entonces que deberán revisar las boletas y actualizar aquello como dijo el presidente municipal, que hago con los caminos nuevos? bueno habrá que hacer todo mi estudio, habrá que asignarles un código, mandarlo a planificación sectorial a ver si cumple con las condiciones, para que sea declarado un camino público etcétera, etcétera, pero todo eso es una labor que va a ir poquito a poco y que cumpla con el tema de los 14 m que es algo sin palabras.

Ahora el tema de los recursos, yo le quiero contar señor presidente, que tal vez ustedes no tiene por qué saberlo, pero bueno también por cultura general que lo sepan, el grupo de consultores que estamos acá formamos parte creo que son los contamos en una de las reuniones, formamos parte de la extinta dirección de ese municipal del Mopt, esa fue una dirección que estuvo en el Mopt por más de 35 años al servicio de los municipios, era el único puente que había entre las municipalidades y el Mopt para el tema de la red vial cantonal, qué hacíamos nosotros cuando se daban esos problemas que usted dice, mire es que de ahí de nos dieron 300.000,000 no alcanza para nada, nos dieron 80.000.000 nos deben 3 años, nos deben cuatro, qué hacía gestión municipal? una labor de coadyuvancia, para que las municipalidades tuvieran acceso a estos fondos, conste que estábamos dentro del mismo Poder Ejecutivo y nosotros mismos, alertando el Poder Ejecutivo que estaba incumpliendo una norma en transferir los recursos a las municipalidades que ya tienen un mandato constitucional, lo que pasa es que de ahí se cerró la unidad técnicamente, entonces quedaron acéfalas las municipalidades, entonces acéfalas tienen alrededor con todo respeto si señor alcalde forma parte tienen alrededor una serie de organizaciones, en teoría las agrupa para defenderlas como es Anai, y yo no sé qué ha hecho para defender, a ver si porque estos recursos no sé no se han depositado, que ha hecho el Ifam, no sé qué ha hecho en estos aspectos, pero prácticamente los han dejado solitos, y hoy por hoy, tenemos diputados en la Asamblea Legislativa, pro municipales según ellos, donde lo que están diciendo es que la plata se transfiera sin ningún tipo de planificación y regresamos a la figura aquella de partidas específicas, entonces yo agarro los dineros y digo para dónde quiero yo que vayan, entonces yo creo que eso no es retroceder exactamente,, eso es retroceder en el tiempo, entonces yo solamente quiero dejar señor presidente y compañeros del Concejo Municipal, de que esto es un instrumento que se trabajó por más de 7 meses, que esto lo diría al señor abogado y me puede corregir, que son errores materiales que son obviamente corregibles, pero que les entregamos hoy un instrumento que para nosotros por lo menos se acerca mucho a la planificación de recursos de inversión en caminos que no tenía la municipalidad por lo menos hasta el día de hoy, hoy por hoy por lo menos ustedes cuentan con un instrumento de planificación, donde se lo va a pedir Contraloría, donde se lo va a pedir , y donde se lo va a pedir cualquier organismo internacional donde ustedes quieran ser sujetos de recursos externos para la inversión aquí en el cantón, entonces muchísimas gracias de verdad y haremos una gran revisión porque si hay que hacerlo, eso a mí sí me gustaría que lo revisen

a ver, porque posiblemente sean errores que sean heredados, pero que hay que corregirlos, y si hay que corregirlos hay que corregirlos, sobre todo porque tal vez sea cierto como dice el señor presidente, es que es en Guadalupe, pero está al norte al sur, bueno tal vez sus puntos de ubicación en algún momento, tal vez no hoy tengan algunos problemas, pero más adelante si iban a dar problemas, entonces yo creo que tiene usted toda la razón, de que esto hay que corregirlo y ojalá en el menor tiempo posible, muchas gracias.

Presidente municipal: claro que sí, las observaciones la hacen con el único objetivo de que de subsanar y corregir y que se pase la página.

Quería mencionar que ya se ha hablado del plan quinquenal, pero en realidad ustedes hicieron más productos, entonces quiero también agradecer porque ustedes, bueno es el plan de desarrollo y conservación de la red vial cantonal, reglamento aceras políticas Nicsp y un manual para inventario y evaluación de aceras, entonces es un es más grande el trabajo que están dejando a esta municipalidad que va a ser una herramienta muy importante para la unidad técnica de gestión vial y para la administración, para lo que resta del periodo de don Ronald, ya él no pueden reelegirse y muchos de los que estamos aquí ya no vamos a estar seguramente como regidores, pero esto es un insumo también porque es una realidad, ya vienen las elecciones municipales, las futuras autoridades deberían también empezar a tener acceso a este documento, para que se preparen y que podría ser también el futuro plan de gobierno, porque esto estos son 4 años que les van a tocar y que esto va a ser de mucha ayuda, entonces no beneficia tanto como al gobierno local que estamos actualmente y a las futuras autoridades, entonces agradecerles por ese trabajo tan importante para nosotros y qué va a hacer te de mucha mucho valor.

Marvin Cordero: la idea de nosotros es hacer un cierre hoy, yo le había pedido a don Ronald como señor alcalde, como gerente acá de la corporación municipal, hacer un cierre y hacer la entrega en documento tanto en físico como electrónico, porque eso contempla un plazo que nosotros tenemos que cumplir que era el 20, o sea ya se cumplió, obviamente el plazo obviamente electrónicamente los documentos se entregaron en el plazo establecido, pero aprovechando hoy la sesión, la idea era hacer entrega oficial del documento en físico y electrónicamente, no sé si el señor presidente autoriza que hagamos la entrega de una vez?

Presidente municipal: vamos a recibir el plan quinquenal,

Marvin Cordero: la empresa CAGMAL S.A., tal como lo hemos dicho se siente muy complacida de la que la municipalidad en la figura del señor alcalde y la unidad técnica hayan confiado en nuestra empresa, para que haga este aporte al cantón de Zarceró, al cual le hemos tomado mucho cariño porque sabemos las necesidades carentes que tienen en muchos aspectos viales y que como ex funcionarios del Mopt conocemos más que nada la realidad municipal, la recorrimos por muchísimos años y hoy con mucha satisfacción hacemos entrega de un instrumento de planificación, donde yo estoy confiado que Fabián no va a dar ni 1 minuto en ponerlo a circular lo antes posible, para que la gente lo conozca, porque esto tiene que divulgarlo y conocerlo a la gente, cuando venga a tocarle la puerta y decirle mire porque mi camino no ha sido mantenido, o porque mi camino no ha sido intervenido, porque mi camino no ha sido construido, porque hay un sistema de planificación, que fue trabajado y fue consultado públicamente, donde se invitaron a las comunidades a través de las distintas organizaciones y ahí está plasmada la necesidad de cada una de estas comunidades, tal vez no pueda ser atendido de manera inmediata, pero si van a ser atendido en los siguientes 5 años que está el plan, un plan al que la unidad técnica tiene que estarlo actualizando, porque eso es muy importante, tienen que estarlo actualizando, precisamente para que todas aquellas necesidades y todas aquellas mejoras que tengan que realizarse estén

plasmadas en el documento, hacemos entrega de igual manera de un manual de aceras, donde va acompañada de un plan de capacitación, que nosotros vamos a dar también, ya el plan de capacitación va a ser coordinado con la unidad técnica, ya está el grupo meta, es un plan de capacitación muy técnico, sin embargo, yo quiero dejarle aquí extensivo a Fabián que si algún miembro del Concejo Municipal quiera participar que por favor lo incluyan también, porque el conocimiento es poder, y yo creo que todos tienen derecho a conocer, todo lo que se vaya a realizar en el tema de aceras, hicimos entregas también de Del proyecto de la norma NICSP, que eso también lo dijo muy acertado el señor presidente municipal, es darle un valor económico al patrimonio verde, como llamamos, que también es un instrumento nuevo para la municipalidad hoy se colocan a La Vanguardia con un sistema con el que no contaban, anteriormente hicimos entrega de un reglamento de aceras también, que le va a permitir a la municipalidad como tasar para el cobro a los usuarios para hacer el cobro cuando haya que hacer las aceras nuevas o mejorarlas, son instrumentos con los cuales la municipalidad no contaba, entonces para nosotros de muchísima satisfacción hacer entrega, estamos haciendo entrega en forma física y en forma digital, a través de una USB verdad para que ustedes precisamente lo tengan a mano, lo puedan compartir y circular y recordarle nada más al señor alcalde que en 10 días, tiene que comunicarlo a la división de Obras Públicas, que le haga llegar el plan quinquenal, que es el instrumento que usted tiene que notificar a Obras Públicas, de que ustedes han cumplido, porque la normativa así lo señala, y aparte de eso van a quedar en un registro de datos en el Mopt, en la división de Obras Públicas, donde van a ser sujetos en algún momento, en algún programa de Cooperación Internacional, porque cumplieron con un mandato, y esto les va a dar a ustedes la posibilidad de que sean sujetos de algún préstamo o empréstito que el gobierno vaya a hacer con las municipalidades, entonces para mí, esta entrega representa muchísimo, y en la figura del señor alcalde agradecerle, las puertas que siempre nos la mantuvo acá, a la unidad técnica que Fabián le llega el mensaje al resto de los profesionales de la unidad técnica, que Fabián les lleve el mensaje al resto de los profesionales, el agradecimiento, trabajamos muy de la mano, tuvimos un chat donde nos comunicábamos constantemente, precisamente por aquellos documentos que hacía que circular y toda esa cuestión, vinimos las veces que fueron necesarias, y la próxima semana igual manera la empresa va a ser un aporte adicional, como es el llenado de las primeras matrices con los compañeros de la unidad técnica, para que queden con valor agregado, quedamos con el tema de la capacitación también, que esos son temas que vamos a cumplir por supuesto porque están pactados dentro del compromiso que adquirimos con la empresa, entonces agradecerles muchísimo al equipo CAGMAL S.A. todo el aporte que hizo era y los esfuerzos también que hicieron para que esto fuera una realidad y pudieran llegarse en el tiempo exacto en que la municipalidad nos dio el plazo, así que agradecerles de verdad en nombre del equipo de profesionales, gracias.

Alcalde municipal: quisiera agradecer a la empresa CAGMAL S.A., quisiera agradecer a la unidad técnica, quisiera agradecer también al Concejo Municipal que creyó en este proceso, que ya tiene sus meses como lo hicieron don Marvin, hoy como usted lo dijo, hay que espantar algunas pulguitas que están por ahí, pero lo demás ya sabemos que es un tema importantísimo, una herramienta, una base de datos increíbles que tenemos que poner en práctica durante los 5 años siguientes, independientemente de quién está acá, pero sí el agradecimiento tanto para Fabián, a la unidad técnica, para el Concejo que creyó en la empresa cuando apoyó el proyecto como tal, y a ustedes por supuesto por la gran labor que desarrolló, y por supuesto que vamos a hacer llegar la información al Mopt, e igual vamos a subir la información a las páginas nuestras, con la finalidad de que la comunidad se entere,

igual es un documento público, cualquiera lo puede revisar, lo puede ver, entonces estamos a disposición y que la gente se entere que hay una nueva manera de poder trabajar que es el plan quinquenal te va a hacer para el desarrollo del cantón, gracias compañero de CAGMAL S.A., gracias una vez más Concejo Municipal, gracias unidad técnica.

1-El Concejo Municipal acuerda aprobar el plan de desarrollo y conservación de la Red Vial Cantonal de Zarceró (2023-2027), reglamento de aceras, políticas NICSP, Manual para el Inventario y Evaluación de Aceras; contratación 2022 LA-000001-0021300211. Solicitud realizada mediante los oficios MZ-AM-OF-0454-2023 y MZ-UTGV-OF-0177-2023. Aprobado por unanimidad, en forma definitiva, con dispensa de la Comisión de Gobierno y Administración, 4 votos de los regidores propietarios Luis Fernando Blanco Acuña, Yerlin Araya Araya, Virginia Muñoz Villegas, Carlos Masís Somarribas.

2- El Concejo Municipal acuerda aprobar el pago de la factura numero 00100001010000000010 por un monto de ¢ 14.960.000 (pago final), a la empresa Consultores y Asesores en Gestión Municipal para Latinoamérica, SA, cedula jurídica 3-101-807859. Contratación 2022 LA-000001-0021300211. Por concepto de productos finales: Plan de Conservación, Capacitación y Proyecto Piloto Inventario Aceras y Herramienta y Capacitación patrimonial NICSP. Oficios de referencia MZ-AM-OF-0454-2023 y MZ-UTGV-OF-0177-2023. Aprobado por unanimidad, en forma definitiva, con dispensa de la Comisión de Gobierno y Administración, 4 votos de los regidores propietarios Luis Fernando Blanco Acuña, Yerlin Araya Araya, Virginia Muñoz Villegas, Carlos Masís Somarribas.

3-El Concejo Municipal acuerda realizar mesas de trabajo con la administración para hacer un análisis más detallado del plan quinquenal y así tener un mayor conocimiento que permita la toma de posibles acuerdos a futuro ,en pro de la ejecución de este importante plan. Aprobado por unanimidad, en forma definitiva, con dispensa de la Comisión de Gobierno y Administración, 4 votos de los regidores propietarios Luis Fernando Blanco Acuña, Yerlin Araya Araya, Virginia Muñoz Villegas, Carlos Masís Somarribas.

### **ARTICULO III: CONOCIMIENTO OFICIO**

1- El Concejo Municipal acuerda dar audiencia al señor Ronald Solís Bolaños, para la sesión ordinaria del 4 de julio del 2023 a las 5 pm, para que exponga asunto relacionado al cementerio Municipal. Aprobado por unanimidad, en forma definitiva, con dispensa de la Comisión de Gobierno y Administración, 4 votos de los regidores propietarios Luis Fernando Blanco Acuña, Yerlin Araya Araya, Virginia Muñoz Villegas, Carlos Masís Somarribas. Al ser las diecinueve horas con cuarenta y cuatro minutos concluye la sesión

LUIS FERNANDO BLANCO ACUÑA  
PRESIDENTE MUNICIPAL

DENNIA DEL PILAR ROJAS JIMENEZ  
SECRETARIA MUNICIPAL