Acta N° 14-2020 Sesión Extraordinaria

El Concejo Municipal de Esparza, el miércoles primero de julio de dos mil veinte, en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de Esparza, a las dieciocho horas, inicia la sesión.

Regidores Propietarios presentes: Fernando Antonio Villalobos Chacón - **Presidente,** Karol Arroyo Vásquez - **Vicepresidenta,** Kevin Antonio Campos Angulo, Ana Fiorella Ramírez Silva, Ronald Gerardo Robles Arley.

Regidores Suplentes presentes: Candy Dahianna Chavarría Cordero, Pablo Josué Acosta Bonilla, Yuliana Vargas Barrantes, Yamil Vinicio Dobles Díaz.

Ausente: Douglas Arce Solís.

Síndicos Propietarios presentes: Rafael Ángel Morera Guerrero, Ilianette Picado Sánchez, Christian Badilla Barrantes, Luis Alberto Pérez Palma, Cindy Arroyo Loría, Cornelio Benavides Céspedes.

Síndicos Suplentes presentes: Irma Vega Blanco, José Florencio Venegas Álvarez, Yuliana María Mayorga Chavarría, Rebeca Salas Aguilar, Jossette Dilana Montoya Robles.

Ausente: German Ricardo Álvarez González.

Funcionarios presentes: Bach. Asdrúbal Calvo - Alcalde, MSc. Lourdes Araya Morera - Vicealcaldesa, Lic. Olivier López Agüero - Gestor Jurídico del Concejo Municipal, Margoth León Vásquez - secretaria.

ORDEN DEL DÍA

ARTÍCULO ÚNICO

Presentación preliminar del documento del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025, por parte de la Administración.

ARTÍCULO ÚNICO

Presentación preliminar del documento del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025, por parte de la Administración.

1- El Dr. Fernando Villalobos Chacón, Presidente del Concejo Municipal, le da la bienvenida a todos los presentes y a la vez menciona que el objetivo de esta sesión es para que la Administración presente el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025, por lo anterior le da el uso de la palabra al señor Alcalde para que se encarga de la presentación de los compañeros que nos vienen a exponer este tema hoy.

Indica el señor Alcalde tal y como fue citada esta sesión extraordinaria es con el fin de presentar el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025 de la Gestión Vial, nos acompañan los funcionarios municipales Ronald Sandoval, Elida Hernández y Juan Carlos Salas, y también los compañeros de LANAMME que nos han dado el acompañamiento en este trabajo desde hace año y medio que aproximadamente tenemos de estar en esto, donde el insumo que contiene el documento están plasmados los talleres que se llevaron a cabo en los diferentes distritos, lo que se logró de esos talleres, los grados de priorización que dieron cada una de las personas que participaron en los talleres, igualmente las políticas con la cual se desarrolla el plan, las cuales fueron aprobadas por el Concejo Municipal anterior, entonces son parte de las valoraciones que ellos en esas políticas aprobadas fundamentaron el documento y en este caso la exposición estaría a cargo de Ronald Sandoval, Elida Hernández y en su momento también de los compañeros de LANAMME en algún punto específico para aclaración o reforzar el contenido del instrumento que vamos aprobar hoy que va a ser la hoja de ruta en los próximos cinco años tanto de recursos propios de la 8114 como recursos que vengan a coadyuvar en mejoras significativas en la infraestructura como tal de todas las mejoras que se hagan en el cantón y así poder

visualizar un mayor grado de cumplimiento del mismo pero apegado a un instrumento totalmente técnico donde de acuerdo a las valoraciones que se hicieron se hizo en una forma tal que técnicamente fuera factible definir el grado en que se encontraba actual dicha infraestructura y que para pasarlo a un grado mejor se requería incidir y coincidir en materia presupuestaria pero también con criterios técnicos de avances donde definitivamente a lo largo de cinco años pudiéramos cuantificar y validar en el campo una ciudadanía de las mejoras que se vayan implementando en toda la infraestructura vial que se vaya a intervenir a lo largo de este tiempo.

Hace uso de la palabra el Ing. Ronald Sandoval Sánchez, coordinador de la Gestión Vial indica que lo acompañan la funcionaria Elida Hernández, promotora de proyectos de la Municipalidad, Alonso Ulate y Katalina Vargas funcionarios de LANAMME que nos han hecho el acompañamiento en la elaboración del plan, ya que el plan es en conjunto con el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos estructurales de la UCR – LANAMME, quienes han hecho todos los estudios, recolectar los insumos de la red vial cantonal para poder generar el plan que le vamos a presentar. Seguidamente hace la siguiente exposición:

MUNICIPALIDAD DE ESPARZA

GESTIÓN VIAL

Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025

Contenido de Presentación del PVQDC 2021-2025

- Activos viales del cantón de Esparza
- Jerarquía Vial (km)
- Condición de la Red Vial
- Transito Promedio Diario
- Puentes
- Que es un Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo
- Consulta Comunal Distrital
- Políticas Cantonales en Infraestructura Vial
- Criterios de Priorización de Caminos
- Presupuesto Disponible para Proyectos
- Costos de Intervención
- Escenarios de Intervención
- Propuesta de Intervención
- Monitoreo del PVQCD

Activos viales del cantón de Esparza

La Red Vial Cantonal de Esparza cuenta con 193,88km

Tratamiento Superficial Bituminoso
Carpeta asfáltica
Cuneta revestida
Lastre
Señalización Vial
Sistema Pluvial
Puentes
Aceras

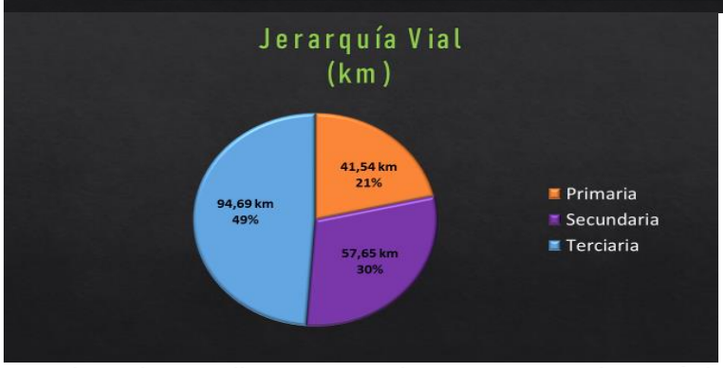
Jerarquía Vial

Jerarquía	**Características**	**TPD**
Primaria	Distribuyen el tránsito entre las zonas de producción, industrial, turística o comercial de gran importancia.	**ALTO** Redes Urbanas >7000
	Permite la conexión a centros urbanos y rurales.	
	Brinda conexión entre rutas distritales y cantonales.	Redes Rurales

	Permite conexión entre rutas nacionales, o constituyen rutas alternas a éstas.	>1000
	Brinda acceso a centros de salud y/o educativos.	
	Brindan acceso a sitios calificados de interés turístico.	
	Pertenecen las rutas continuas que forman corredores, troncales o anillos.	
Secundaria	Distribuyen el tránsito entre las zonas de producción, industrial, turística o comercial de menor escala.	**MEDIO** Redes Urbanas >1000 Redes Rurales >100 y <500
	Brindan conexión entre rutas primarias, o constituyen rutas alternas a éstas.	
Terciaria	Reciben el tránsito de rutas primarias y secundarias.	**BAJO** Redes Urbanas >500 Redes Rurales <100
	La principal función es brindar acceso a zonas urbanas o poblacionales.	
	Por lo general son rutas cortas y/o sin salida con conectividad limitada	

Jerarquía Vial (km)

Distrito	Jerarquía Vial			
	Primaria	Secundaria	Terciaria	Total general
Caldera	8,49	14,78	23,94	47,21
Espíritu Santo	10,06	21,78	29,31	61,15
Macacona	1,14	9,14	8,27	18,55
San Jerónimo	9,30		17,26	26,57
San Juan Grande	12,54	5,27	5,88	23,69
San Rafael		6,68	10,03	16,71
Total general	**41,54**	**57,65**	**94,69**	**193,88**



Funcionaria Katalina Vargas de Lanamme: el propósito es comentarles los trabajos que realizó Lanamme preparando los insumos básicos para la elaboración del plan

quinquenal, inicialmente consistió en una validación de la red vial, eso lo que quiere decir como un recorrido general de todos los caminos del cantón para reconocer los caminos que son realmente públicos y el tipo de superficie que tienen, se hizo todo el recorrido se validó todos los que eran públicos, si consideró si era necesario incluir algunos nuevos dentro de esa longitud y se llegó al total de 193 kilómetros. Seguidamente continúa con la presentación de esta parte:

Condición de la red Vial (km)

Cantidad de kilómetros según tipo de superficie

Distrito	Tipo de Superficie de ruedo						
	Mezcla asfáltica	TSB	Concreto	Lastre	Tierra	Arena	Total general
Caldera	5,03	7,00	0,36	25,95	8,16	0,70	47,21
Espíritu Santo	32,82	9,23	3,13	10,73	5,23		61,15
Macacona	7,94	4,00	0,23	5,76	0,62		18,55
San Jerónimo	0,69	1,56	0,14	16,74	7,43		26,57
San Juan Grande	8,88	9,09	0,39	4,90	0,44		23,69
San Rafael	1,85	3,58		7,41	3,87		16,71
Total general	**57,20**	**34,46**	**4,25**	**71,50**	**25,77**	**0,70**	**193,88**



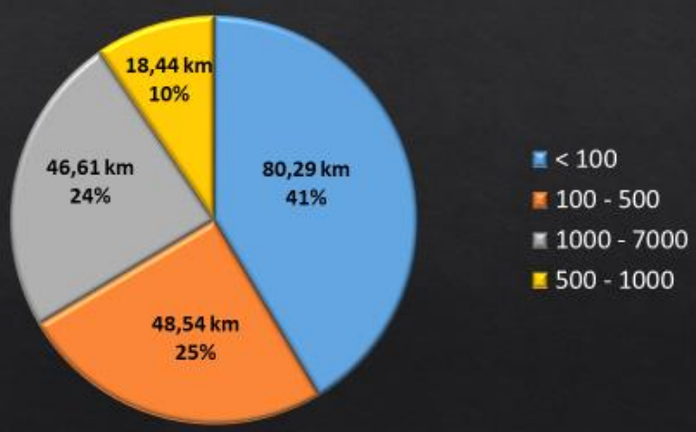


Ing. Ronald Sandoval continúa con el cuadro de la distribución del Tránsito promedio diario:

Transito Promedio Diario (TPD)

Distrito	Rangos de TPD				
	< 100	100 - 500	1000 - 7000	500 - 1000	Total general
Caldera	28,17	11,75	3,75	3,54	47,21
Espíritu Santo	11,19	14,85	26,60	8,51	61,15
Macacona	7,45	3,14	7,00	0,97	18,55
San Jerónimo	20,06	6,50			26,57
San Juan Grande	4,88	4,92	9,26	4,64	23,69
San Rafael	8,54	7,39		0,78	16,71
Total general	**80,29**	**48,54**	**46,61**	**18,44**	**193,88**

Transito Promedio Diario



Puentes

Número	Puente	Distrito	Camino	Condición
1	Quebrada El Barón	San Rafael	6-02-005	Regular
2	Quebrada El Cura	Espíritu Santo	6-02-003	Deficiente
3	Quebrada Honda	Espíritu Santo-Caldera	6-02-009	Regular
4	Río Esparza	Espíritu Santo-San Juan Grande	6-02-005	En Construcción
5	Quebrada Mina	San Jerónimo	6-02-018	Deficiente
6	Quebrada Quiñones	Espíritu Santo-San Juan Grande	6-02-003	Regular
8	Río Esparza El Humo	Espíritu Santo	6-02-009	Regular
9	Río Paires	San Juan Grande-San Rafael	6-02-005	Regular

La Licda. Elida Hernández continúa exponiendo lo que es el Plan Quinquenal en sí:

Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo

DEFINICIÓN

- Es una estrategia en la que se definen las políticas e intervenciones prioritarias en infraestructura vial y otras acciones encaminadas al fortalecimiento de capacidades locales en materia vial.
- Conlleva a la identificación y selección de alternativas de intervención para lograr el mejor desempeño de los activos y maximizar los beneficios.

IMPORTANCIA:

- Establece como la Gestión Vial contribuirá al logro de los objetivos estratégicos de la Municipalidad y a los Planes de Desarrollo Humano Local.
- Orienta las decisiones en materia vial sobre la asignación de recursos, tipos de intervención, priorización de caminos.
- Constituye un marco para la coordinación entre las dependencias involucradas del municipio y los actores involucrados.
- Facilita el planeamiento de acciones preventivas y de contingencia en materia vial al identificar los riesgos para evitar o mitigar los mismos.
- Disminuye la cantidad de tiempo y recursos dedicados a iniciativas improvisadas de poco impacto en desarrollo y conservación vial.
- Facilita los procesos de seguimiento y evaluación.
- Busca el cumplimiento de las disposiciones legales y normativa en materia vial.
- Favorece los procesos de rendición de cuentas sobre metas, proyectos e inversiones.

Partes del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo

Capítulo 1: Generalidades del Cantón de Esparza.
Capítulo 2: Diagnóstico de la Red Vial Cantonal.
Capítulo 3: Políticas Institucionales en Gestión Vial.
Capítulo 4: Estimación del presupuesto disponible para proyectos.
Capítulo 5: Estimación de costo de intervenciones.
Capítulo 6: Escenarios de inversión.
Capítulo 7: Propuesta de inversión.
Capítulo 8: Priorización de caminos.
Capítulo 9: Asignación de Proyectos.
Capítulo 10: Viabilidad de Proyectos.
Capítulo 11: Monitoreo del Plan Quinquenal.





Prioridades de acuerdo a la Consulta Comunal Distrital

Distrito	Prioridad de Activo Vial		
	1	2	3
San Jerónimo	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Puentes
Caldera	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Aceras
San Rafael	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Señalización
San Juan Grande	Encauzamientos superficiales	Superficie de ruedo	Aceras
Macacona	Aceras	Señalización	Superficie de ruedo
Espíritu Santo	Aceras	Superficie de ruedo	Señalización

Políticas Cantonales en Infraestructura Vial

- Son un instrumento normativo que contiene el conjunto de directrices generales que por su vinculación guían tanto a los diferentes actores del cantón y al personal municipal, en las acciones de gestión para la implementación del plan vial quinquenal de conservación y desarrollo.
- Dirigirán el rumbo del cantón en materia vial durante los próximos 5 años.

1. Priorizar la conservación de la superficie de ruedo de caminos de centros urbanos y de interconectividad distrital con recursos de la ley 8114 y 9329.

2. Mejoramiento de la transitabilidad peatonal en los centros urbanos del cantón, en cumplimiento con la ley 7600 y en los sectores técnicamente viables.

3. Desarrollo y mantenimiento del sistema de alcantarillado pluvial de acuerdo con los diseños aprobados, y mejoramiento de los sistemas de drenaje superficial en los caminos de interconectividad del cantón.

4. Mejoramiento del sistema de señalización vertical y horizontal del cantón de Esparza, en atención al fortalecimiento de la seguridad y reordenamiento vial.

5. Mantenimiento periódico de puentes en condición buena a regular y promover la rehabilitación de los puentes en estado deficiente.

6. Asignación de recursos extraordinarios (Ley 8461, Recursos Libres, Partidas Específicas y similares) a las obras de rehabilitación, mejoramiento, reconstrucción y obra nueva de activos viales del cantón de acuerdo con los lineamientos establecidos en el presente Plan Quinquenal.

7. Fortalecimiento del sistema de verificación y control de calidad en las obras ejecutadas por la Gestión Vial y promover la mejora continua de sus capacidades técnicas y operativas.

Aprobación de las Políticas

- Las Políticas Cantonales en Infraestructura Vial del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo, fueron aprobadas por la Junta Vial Cantonal en el acuerdo 009 Articulo I inciso 1 de Sesión Extraordinaria N°1 del once de marzo del 2020.
- Las Políticas Cantonales en Infraestructura Vial del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo, fueron aprobadas por el Concejo Municipal en el acuerdo tomado en Acta N° 118-2020 de Sesión Extraordinaria del miércoles once de marzo del dos mil veinte, Articulo I inciso 1.

Ing. Ronald Sandoval continúa con la siguiente exposición:

Criterios de Priorización de caminos

CRITERIO	Clasificación	Puntaje Asignado	Ponderación
Tipo de Superficie de rueda	Asfalto	1	10%
	TSB	0,8	
	Granular	0,6	
	Concreto	0,4	
	Tierra	0,2	
Estado de superficie de rueda	Excelente	1	10%
	Bueno	0,8	
	Regular	0,6	
	Malo	0,4	
	Pésimo	0,2	
Estado del sistema de drenajes	Excelente	1	8%
	Bueno	0,8	
	Regular	0,6	
	Malo	0,4	
	Pésimo	0,2	
Interconectividad	Si	1	10%
	No	0	
Tránsito Promedio Vehicular (TPD)	Alto	1	10%
	Medio	0,7	
	Bajo	0,4	
Jerarquía (conectividad)	Tipo A	1	10%
	Tipo B	0,7	
	Tipo C	0,3	
Accesibilidad a servicios básicos	Centro de salud y educativo	1	10%
	Centros educativos o de salud	0,75	
	Ruta de transporte público	0,5	
	Otros sitios de interés	0,25	
	NA	0	

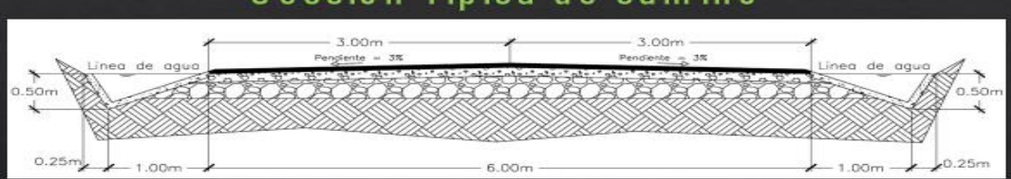
Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Muy Alta (Más de 100 viviendas)	1	8%
	Alta (De 50 a 100 viviendas)	0,8	
	Media (De 24 a 50 viviendas)	0,6	
	Baja (De 10 a 24 Viviendas)	0,4	
	Muy Baja (Menos de 10 viviendas)	0,2	
Turismo	Alto (Más del 70 % de los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	1	8%
	Medio (Cerca de la mitad los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	0,6	
	Bajo	0,3	
	Nulo	0	
Nivel de producción	Alto (Más del 70 % de los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	1	8%
	Medio (Cerca de la mitad los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	0,6	
	Bajo	0,3	
	Nulo	0	
Comercio	Alto (Terrenos aledaños al camino son en su mayoría de locales comerciales, más del 50%)	1	8%
	Medio (Gran cantidad de locales comerciales en terrenos aledaños, entre el 30 y el 50%)	0,6	
	Bajo (Menor a 30%)	0,3	
	Nulo	0	
		Total	100%

Disponibilidad presupuestaria para proyectos

DISPONIBILIDAD PRESUPUESTARIA PARA PROYECTOS DE OBRA VIAL					
Año	2021	2022	2023	2024	2025
DISPONIBLE	₡289.979.246	₡349.851.781	₡386.633.093	₡374.582.040	₡362.133.648

Total
₡ 1.763.179.807,88

Sección Típica de camino





1

Costos de Intervención por Km

Tipo Superficie	Norma de Calidad			Tipo de Intervención	Costo Intervención/km	
	Actual	Tipo Superficie	Meta		Administración	Contrato
Lastre	Pésimo	Lastre	Excelente	Reconstrucción	₡ 28.950.000,00	₡ 36.766.500,00
	Pésimo	Lastre	Bueno	Rehabilitación	₡ 16.620.000,00	₡ 21.107.400,00
	Malo	Lastre	Excelente	Rehabilitación	₡ 28.950.000,00	₡ 36.766.500,00
	Malo	Lastre	Bueno	Rehabilitación	₡ 24.270.000,00	₡ 30.822.900,00
	Regular	Lastre	Excelente	Rehabilitación	₡ 23.555.000,00	₡ 29.914.850,00
	Regular	Lastre	Bueno	Rehabilitación	₡ 18.875.000,00	₡ 23.971.250,00
	Bueno	Lastre	Excelente	Rehabilitación	₡ 19.980.000,00	₡ 25.374.600,00
	Bueno	Lastre	Bueno	Mantenimiento	₡ 16.925.000,00	₡ 21.494.750,00
	Excelente	Lastre	Excelente	Mantenimiento	₡ 15.300.000,00	₡ 19.431.000,00
	Pésimo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 79.323.000,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 79.323.000,00
	Regular	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 72.058.600,00
	Bueno	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 67.931.100,00
	Excelente	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
Asfalto	Excelente	Asfalto	Excelente	Mantenimiento de preservación	-	₡ 45.051.000,00
	Bueno	Asfalto	Excelente	Recuperación funcional	-	₡ 59.892.000,00
	Regular	Asfalto	Excelente	Rehabilitación menor	-	₡ 59.892.000,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Rehabilitación mayor	-	₡ 62.559.000,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Rehabilitación mayor	-	₡ 62.559.000,00
	Pésimo	Asfalto	Excelente	Reconstrucción	-	₡ 66.597.600,00

2

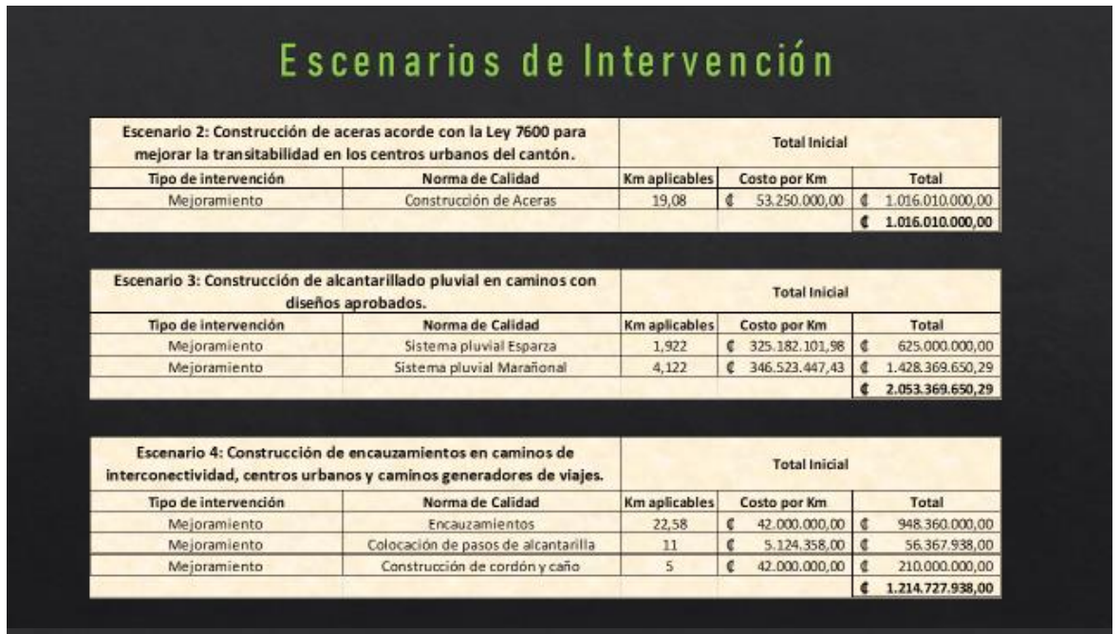
Costos de Intervención por Km

TSB	Pésimo	TSB	Excelente	Reconstrucción	-	₡ 32.325.600,00
	Regular	TSB	Excelente	Rehabilitación	-	₡ 13.800.000,00
	Bueno	TSB	Excelente	Mantenimiento	-	₡ 13.800.000,00
	Excelente	TSB	Excelente	Mantenimiento	-	₡ 16.800.000,00
	Pésimo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 66.597.600,00
	Malo	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 58.215.600,00
	Regular	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
	Bueno	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
	Excelente	Asfalto	Excelente	Mejoramiento	-	₡ 52.272.000,00
Colocación Sist. Pluvial	-	-	-	Mejoramiento	-	₡220.345.000,00
Señalización vertical	-	-	-	Mejoramiento	₡ 1.766.500,00	₡ 2.243.455,00
Demarcación Vial	-	-	-	Mejoramiento	₡ 728.000,00	₡ 924.560,00
Encauzamientos	-	-	-	Mejoramiento	₡ 42.000.000,00	₡ 42.000.000,00
Encauzamientos	-	-	-	Mejoramiento	₡ 42.000.000,00	₡ 42.000.000,00
Mantenimiento de puentes	-	-	-	Mantenimiento	₡ 780.000,00	₡ 928.200,00
Colocación de sistema de contención vehicular	-	-	-	Mejoramiento	₡ 4.815.000,00	₡ 4.815.000,00
Colocación de pasos de alcantarilla	-	-	-	Mejoramiento	₡ 5.683.700,00	₡ 6.119.268,00
Aceras	Sin loseta táctil			Mejoramiento	₡ 20.550.000,00	₡ 27.300.000,00
Aceras	Con loseta táctil (Ley 7600)			Mejoramiento	₡ 46.500.000,00	₡ 53.250.000,00

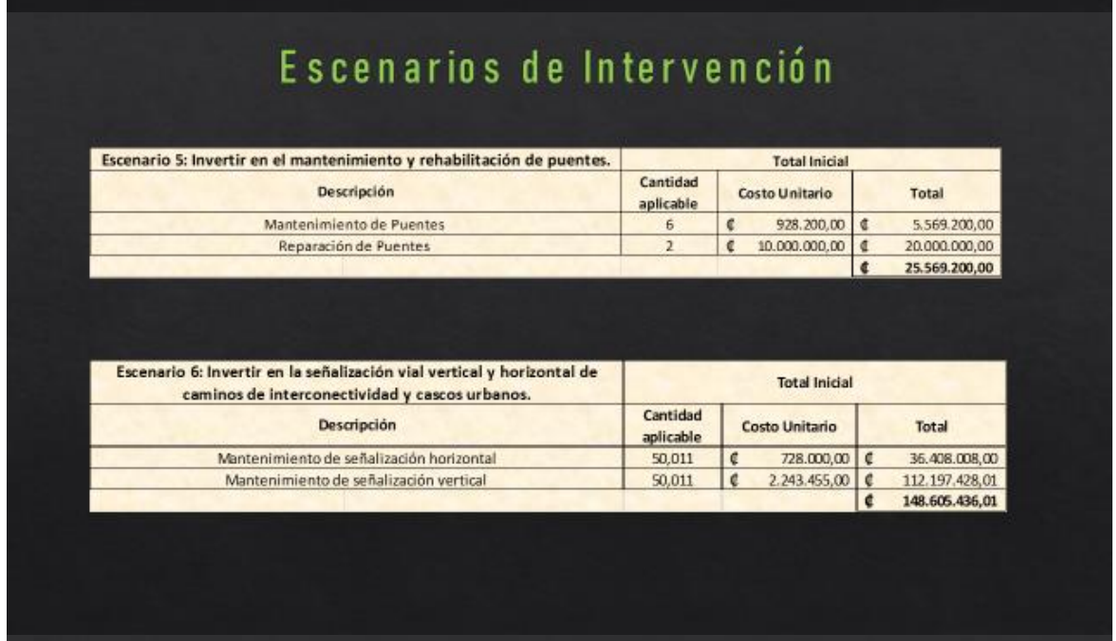
3

Escenarios de Intervención

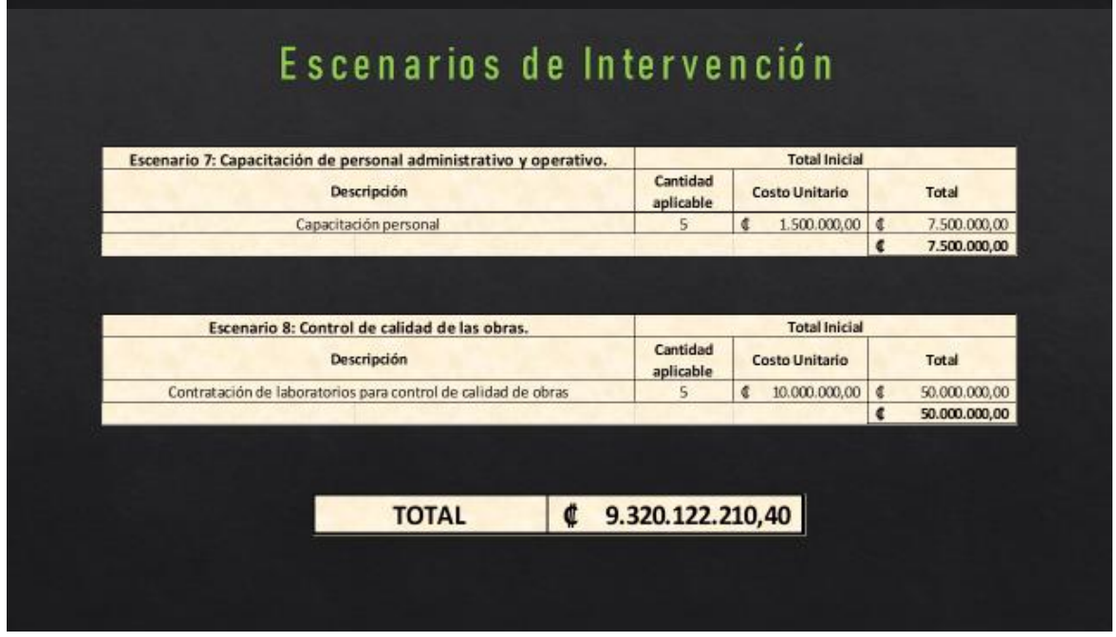
Escenario 1: Invertir en el mantenimiento y mejoramiento de la superficie de ruedo de centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.		Total Inicial		
Tipo de intervención	**Norma de Calidad**	**Km aplicables**	**Costo por Km**	**Total**
Recuperación Funcional	Asfalto Bueno - Asfalto Excelente	27,031	₡59.892.000	₡ 1.618.940.652,00
Rehabilitación menor	Asfalto regular - Asfalto Excelente	9,789	₡59.892.000	₡ 586.282.788,00
Mantenimiento de preservación	Asfalto Excelente - Asfalto Excelente	12,073	₡21.336.000	₡ 257.589.528,00
Rehabilitación Mayor	Asfalto Malo - Asfalto Excelente	3,04	₡62.559.000	₡ 190.179.360,00
Reconstrucción	Asfalto Pésimo - Asfalto Excelente	0,233	₡66.597.600	₡ 15.517.240,80
Mejoramiento	Lastre Bueno - Asfalto Excelente	2,639	₡67.931.100	₡ 179.270.172,90
Mejoramiento	Lastre Pésimo - Asfalto Excelente	1,08	₡79.323.000	₡ 85.668.840,00
Mejoramiento	Lastre Regular - Asfalto Excelente	0,79	₡72.058.600	₡ 56.926.294,00
Mejoramiento	Lastre Malo - Asfalto Excelente	4,004	₡79.323.000	₡ 317.609.292,00
Mantenimiento	TSB Excelente - TSB Excelente	2,194	₡16.800.000	₡ 36.859.200,00
Mejoramiento	TSB Bueno - Asfalto Excelente	9,572	₡52.272.000	₡ 500.347.584,00
Mejoramiento	TSB Malo - Asfalto Excelente	7,214	₡58.215.600	₡ 419.967.338,40
Mejoramiento	TSB Regular - Asfalto Excelente	5,843	₡52.272.000	₡ 305.425.296,00
Mantenimiento	Lastre Bueno - Lastre Bueno	4,33	₡16.925.000	₡ 73.285.250,00
Rehabilitación	Lastre Malo - Lastre Bueno	3,12	₡24.270.000	₡ 75.722.400,00
Rehabilitación	Lastre Regular - Lastre Bueno	4,49	₡18.875.000	₡ 84.748.750,00
				₡ 4.804.339.986,10


Escenarios de Intervención
Escenario 2: Construcción de aceras acorde con la Ley 7600 para mejorar la transitabilidad en los centros urbanos del cantón.
Total Inicial
Tipo de intervención
Norma de Calidad
Km aplicables
Costo por Km
Total
Mejoramiento
Construcción de Aceras
19,08
₡ 53.250.000,00
₡ 1.016.010.000,00
₡ 1.016.010.000,00
Escenario 3: Construcción de alcantarillado pluvial en caminos con diseños aprobados.
Total Inicial
Tipo de intervención
Norma de Calidad
Km aplicables
Costo por Km
Total
Mejoramiento
Sistema pluvial Esparza
1,922
₡ 325.182.101,98
₡ 625.000.000,00
Mejoramiento
Sistema pluvial Marañonal
4,122
₡ 346.523.447,43
₡ 1.428.369.650,29
₡ 2.053.369.650,29
Escenario 4: Construcción de encauzamientos en caminos de interconectividad, centros urbanos y caminos generadores de viajes.
Total Inicial
Tipo de intervención
Norma de Calidad
Km aplicables
Costo por Km
Total
Mejoramiento
Encauzamientos
22,58
₡ 42.000.000,00
₡ 948.360.000,00
Mejoramiento
Colocación de pasos de alcantarilla
11
₡ 5.124.358,00
₡ 56.367.938,00
Mejoramiento
Construcción de cordón y caño
5
₡ 42.000.000,00
₡ 210.000.000,00
₡ 1.214.727.938,00

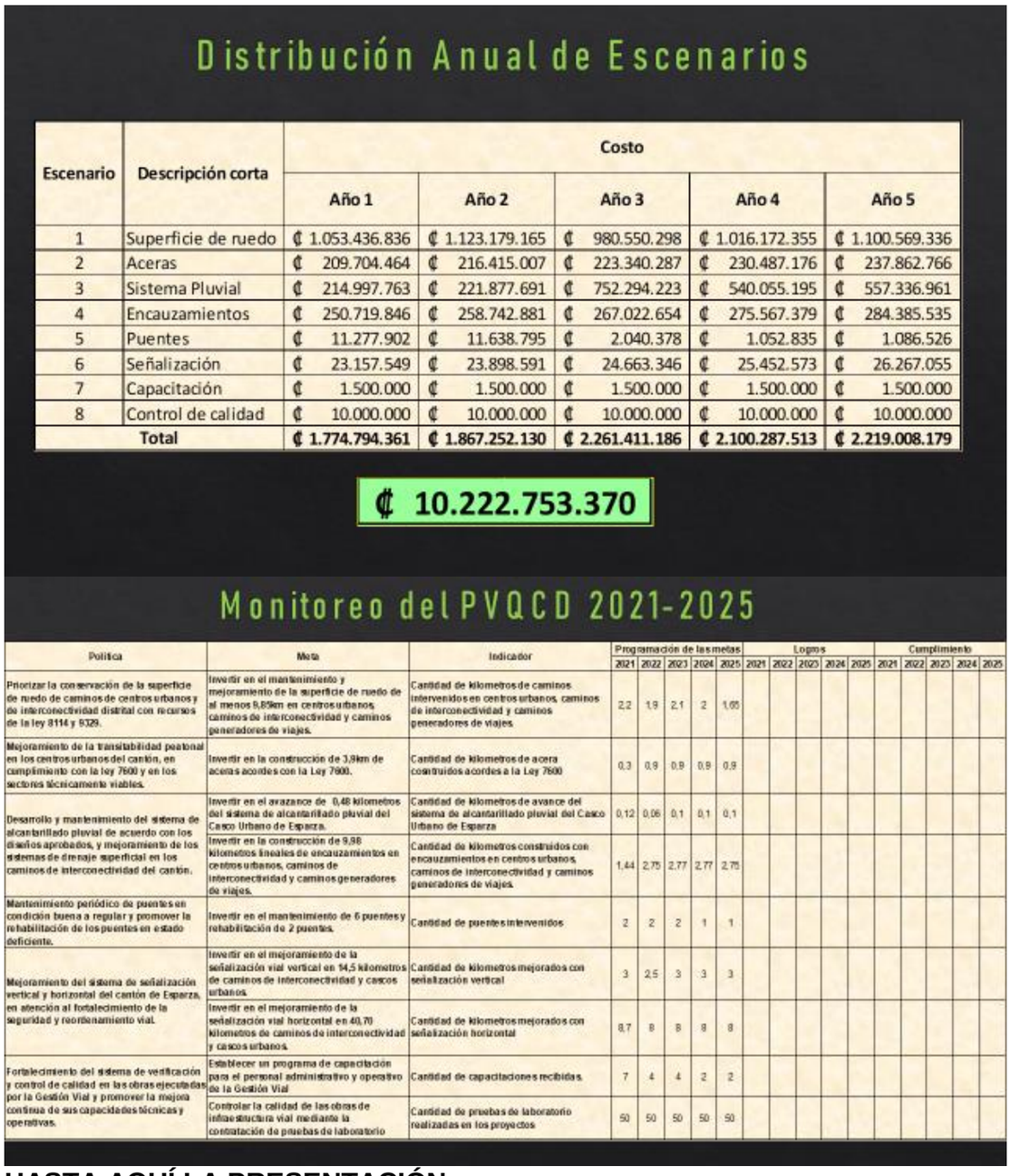
1


Escenarios de Intervención
Escenario 5: Invertir en el mantenimiento y rehabilitación de puentes.
Total Inicial
Descripción
Cantidad aplicable
Costo Unitario
Total
Mantenimiento de Puentes
6
₡ 928.200,00
₡ 5.569.200,00
Reparación de Puentes
2
₡ 10.000.000,00
₡ 20.000.000,00
₡ 25.569.200,00
Escenario 6: Invertir en la señalización vial vertical y horizontal de caminos de interconectividad y cascos urbanos.
Total Inicial
Descripción
Cantidad aplicable
Costo Unitario
Total
Mantenimiento de señalización horizontal
50,011
₡ 728.000,00
₡ 36.408.008,00
Mantenimiento de señalización vertical
50,011
₡ 2.243.455,00
₡ 112.197.428,01
₡ 148.605.436,01

2


Escenarios de Intervención
Escenario 7: Capacitación de personal administrativo y operativo.
Total Inicial
Descripción
Cantidad aplicable
Costo Unitario
Total
Capacitación personal
5
₡ 1.500.000,00
₡ 7.500.000,00
₡ 7.500.000,00
Escenario 8: Control de calidad de las obras.
Total Inicial
Descripción
Cantidad aplicable
Costo Unitario
Total
Contratación de laboratorios para control de calidad de obras
5
₡ 10.000.000,00
₡ 50.000.000,00
₡ 50.000.000,00
TOTAL
₡ 9.320.122.210,40

3



Distribución Anual de Escenarios

Escenario	Descripción corta	Costo				
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Superficie de ruedo	₡ 1.053.436.836	₡ 1.123.179.165	₡ 980.550.298	₡ 1.016.172.355	₡ 1.100.569.336
2	Aceras	₡ 209.704.464	₡ 216.415.007	₡ 223.340.287	₡ 230.487.176	₡ 237.862.766
3	Sistema Pluvial	₡ 214.997.763	₡ 221.877.691	₡ 752.294.223	₡ 540.055.195	₡ 557.336.961
4	Encauzamientos	₡ 250.719.846	₡ 258.742.881	₡ 267.022.654	₡ 275.567.379	₡ 284.385.535
5	Puentes	₡ 11.277.902	₡ 11.638.795	₡ 2.040.378	₡ 1.052.835	₡ 1.086.526
6	Señalización	₡ 23.157.549	₡ 23.898.591	₡ 24.663.346	₡ 25.452.573	₡ 26.267.055
7	Capacitación	₡ 1.500.000	₡ 1.500.000	₡ 1.500.000	₡ 1.500.000	₡ 1.500.000
8	Control de calidad	₡ 10.000.000	₡ 10.000.000	₡ 10.000.000	₡ 10.000.000	₡ 10.000.000
Total		**₡ 1.774.794.361**	**₡ 1.867.252.130**	**₡ 2.261.411.186**	**₡ 2.100.287.513**	**₡ 2.219.008.179**

₡ 10.222.753.370

Monitoreo del PVQCD 2021-2025

Política	Meta	Indicador	Programación de las metas					Logros					Cumplimiento				
			2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
Priorizar la conservación de la superficie de ruedo de caminos de centros urbanos y de interconectividad distrital con recursos de la ley 8114 y 9329.	Invertir en el mantenimiento y mejoramiento de la superficie de ruedo de al menos 8,85km en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	Cantidad de kilometros de caminos intervenidos en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes	2,2	1,9	2,1	2	1,65										
Mejoramiento de la transitabilidad peatonal en los centros urbanos del cantón, en cumplimiento con la ley 7600 y en los sectores técnicamente viables.	Invertir en la construcción de 3,9km de aceras acordes con la Ley 7600.	Cantidad de kilometros de acera construidos acordes a la Ley 7600	0,3	0,9	0,9	0,9	0,9										
Desarrollo y mantenimiento del sistema de alcantarillado pluvial de acuerdo con los diseños aprobados, y mejoramiento de los sistemas de drenaje superficial en los caminos de interconectividad del cantón.	Invertir en el avazance de 0,48 kilometros del sistema de alcantarillado pluvial del Casco Urbano de Esparza.	Cantidad de kilometros de avance del sistema de alcantarillado pluvial del Casco Urbano de Esparza	0,12	0,06	0,1	0,1	0,1										
	Invertir en la construcción de 9,98 kilometros lineales de encauzamientos en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	Cantidad de kilometros construidos con encauzamientos en centros urbanos, caminos de interconectividad y caminos generadores de viajes.	1,44	2,75	2,77	2,77	2,75										
Mantenimiento periódico de puentes en condición buena a regular y promover la rehabilitación de los puentes en estado deficiente.	Invertir en el mantenimiento de 6 puentes y rehabilitación de 2 puentes.	Cantidad de puentes intervenidos	2	2	2	1	1										
Mejoramiento del sistema de señalización vertical y horizontal del cantón de Esparza, en atención al fortalecimiento de la seguridad y reordenamiento vial.	Invertir en el mejoramiento de la señalización vial vertical en 14,5 kilometros de caminos de interconectividad y cascos urbanos.	Cantidad de kilometros mejorados con señalización vertical	3	2,5	3	3	3										
	Invertir en el mejoramiento de la señalización vial horizontal en 40,70 kilometros de caminos de interconectividad y cascos urbanos.	Cantidad de kilometros mejorados con señalización horizontal	8,7	8	8	8	8										
Fortalecimiento del sistema de verificación y control de calidad en las obras ejecutadas por la Gestión Vial y promover la mejora continua de sus capacidades técnicas y operativas.	Establecer un programa de capacitación para el personal administrativo y operativo de la Gestión Vial	Cantidad de capacitaciones recibidas.	7	4	4	2	2										
	Controlar la calidad de las obras de infraestructura vial mediante la contratación de pruebas de laboratorio	Cantidad de pruebas de laboratorio realizadas en los proyectos	50	50	50	50	50										

HASTA AQUÍ LA PRESENTACIÓN.

Ing. Ronald Sandoval: lo que estamos proponiendo es lo que podemos hacer con los recursos que proyectamos que nos van a ingresar, si fuera el caso que en los cinco años tenemos recursos extraordinarios podemos ir saliendo más rápido del plan y aumentando la mejora de la red vial.

Se abre un espacio de consultas.

Presidente Fernando Villalobos: Celebro que este tipo de propuestas venga con un criterio profesional y científico avalado por nuestros profesionales y también por profesionales de LANAMME, las decisiones que tome la administración sean basadas en criterios técnicos y profesionales, muchas veces la gente quiere que se construyan obras donde tal vez hay otras prioridades. Creo que este va ser un insumo de primer nivel para la administración y este Concejo, inclusive vincularlo a las prioridades que han señalado los concejos de distrito que vimos hace unas semanas donde está esa priorización que ellos hicieron pero tiene que vincularse a otra priorización también que es la técnica, la profesional, de mi parte veo muy bien el plan, nos fue remitido.

Regidor suplente Pablo Acosta: agradecerles a los compañeros de la administración por esta presentación, pero sobre todo por ampliarnos el conocimiento de un tema que es importante para nosotros entender por las decisiones que nos compete tomar. No quisiera dejar pasar la oportunidad en hacer hincapié de la importancia de que los ciudadanos del cantón se involucren en este tipo de construcción de las políticas públicas, también la construcción de las políticas cantonales, porque muchas veces como ciudadanos nos expresamos en redes de que no me arreglan la calle, de los caños, los encauzamientos de las aguas y es precisamente cuando los ciudadanos se apersonan a ese tipo de convocatorias y que tienen la posibilidad de manifestarse y ser tomados en cuenta. En ese punto quería hacer reflexión e hincapié.

Síndico Cornelio Benavides: yo no asistí solamente a este taller, sino que también a los anteriores, me parece muy bueno porque se recogieron todas las inquietudes de nosotros, por lo menos en el taller que se presentó Salinas siente que están todas las necesidades que se presentaron en la parte de caminos, alcantarillado y cuneteado, hay que ver la parte presupuestaria porque está siendo calculada en base a cinco años, espero que todo se pueda cumplir. Por lo menos yo como síndico y mi compañera Dilana nos daremos a la tarea darle seguimiento a lo que se refiera a nuestro distrito que se vaya cumpliendo los pasos establecidos en este informe y también preguntar si hay algunas calles que por a o por b no han sido registradas, no tienen código y están metidas dentro del presupuesto, me imagino que no porque no tienen código no pueden estar presupuestadas, el caso de la Moncha, el que está por Cabezas, todo eso nosotros lo pusimos en su momento, había que ver ya en la parte definitoria del insumo si todo eso está incluido, pero me parece bastante bien, quiero felicitar a los compañeros porque de alguna u otra ese inventario se basa en los talleres hechos en las distintas comunidades.

Regidor Kevin Campos Angulo: todas las dudas las evacué anteriormente en Junta Vial, no quería dejar pasar la oportunidad de agradecerle a las personas que nos acompañan a Juan Carlos, Ronald, Elida y a los funcionarios de Lanamme, esto es una herramienta muy importante para el cantón, ya que si bien es cierto no se cuenta con el contenido presupuestario para poder cumplir en su totalidad los análisis y los diagnósticos que se han hecho, si se cuenta ya con una herramienta que direccione las futuras oportunidades de inversión que exista en una labor de nunca acabar para un gobierno local como lo es la gestión vial, esto es para una administración municipal algo permanente, algo que siempre tiene que ser atendido y que es prioritario para un cantón. Siento que también para los síndico y síndicas esa es una herramienta muy importante porque ya existe un diagnóstico por el cual ustedes con su autonomía de Concejos poder determinar los lugares de intervención y la distribución que lleguen hacer con los presupuestos que ustedes poseen como concejos de distrito en algunas de estas vías que están siendo identificadas y que están siendo priorizadas. Finalmente hay un aspecto muy importante, una reflexión que queda después de esta exposición y es lo que cuesta un kilómetro, ya sea en arreglos, en mejoras, en alcantarillado o en cordón y caño, los kilómetros son caros, aquí vemos el valor que tiene cada uno de los kilómetros que se intervienen a nivel municipal y que realmente permite una reflexión muy válida el observar los datos de la cantidad de kilómetros que posee el cantón de Esparza en excelente estado, en buen estado y que se ha seguido interviniendo, porque justamente nos mencionaban en la Junta Vial que la parte de diagnóstico se realizó ya hace algunos meses porque se tuvo que finalizar el diagnóstico para poder continuar con otras etapas del plan quinquenal y por eso nos mencionaban el número de calles en excelente estado o en buen estado es inclusive superior al que hemos visto expuesto, porque en este tiempo en que se finalizó el diagnóstico hasta el día de hoy se han intervenido aún más calles, aún más alcantarillados, más aceras y pues esto es un aspecto muy importante de

recalcar el compromiso que ha tenido tanto la administración municipal como los señores/as de los concejos de distrito de intervenir en la parte vial del cantón.
Regidora Fiorella Ramírez Silva: muchas gracias don Ronald por esa intervención y además me gustó mucho cuando ustedes fueron a Caldera que yo estuve ahí, la verdad muy bonito el taller como dice don Cornelio. Una pregunta, cuando yo estaba en el Concejo de Distrito llegó a una reunión el director del INDER y nos dijo que el municipio de Orotina, ellos tenían un presupuesto de la Ley 8114 que le da el gobierno equis cantidad de dinero como el que ustedes acaban de decir, pero lo que hacían era tomar la mitad y la mitad del INDER, entonces la otra mitad que les quedaba les ayudaba a continuar con el asfaltado, el cantón de Orotina tiene bastantes calles asfaltadas, yo me pregunto nosotros no podemos hacer eso.
Sr. Alcalde: eso es una práctica que venimos nosotros también mancomunando esfuerzos con el INDER, ésta es una de las instituciones que nos podría ayudar a consolidar más el ideal que está planteado ahí, ya teniendo toda la parte técnica lo que significa el costo por kilómetro cuadrado independientemente lo que se vaya a intervenir. Qué caminos hemos atendido nosotros con INDER, en su momento se hizo un relastreo en Cambalache, en Villanueva, que vino a generar una sub base un poco más consolidada para poder intervenir a futuro en mejoras importante de esa calle y ya para este año se están mancomunando los esfuerzos, nosotros dando la mitad de recursos, el INDER poniendo la otra mitad de llevar a una superficie de ruedo en asfalto todo lo que es Villanueva a salir y pegar con Salinas que ese es el proyecto que está planteado con INDER, obviamente que si nosotros invertíamos solamente la parte nuestra abarcaríamos un sector nada más de toda la totalidad que se va a intervenir, ya que vamos a tener la voluntad del INDER en apoyarnos en ese sentido vamos a poder abarcar mayor cantidad de kilómetros y eso nos va a dar pie para que en el futuro esa necesidad que se pudo haber convertido en algo si lo resolvíamos con el presupuesto nuestro iba a durar más plazo en darse la totalidad y poder esos otros recursos en el próximo presupuesto focalizarlo hacia otros sectores donde se vaya avanzando en el mismo sentido. Igualmente, se hizo la carretera Barón a pegar con San Juan, toda esa calle se habilitó conjuntamente con INDER, igual nosotros pusimos el porcentaje respectivo, INDER igual también. Desde que se crearon los consejos territoriales respectivos si hemos tenido más acompañamiento de INDER, en el pasado nos ayudaban mucho con el tema de lastre, igual se relastreó todo el camino de las parcelas de San Juan Chiquito en su momento, que son asentamientos que eran del IDA y hemos insistido en esa institución que si ellos generaron esos asentamientos ellos tienen la responsabilidad de devolverle a esa comunidad mejoras en las superficies de ruedo. Por su incidencia con la nueva ley de la creación del INDER donde lo obliga a mancomunar esfuerzos con los gobiernos locales y con decisiones que se tomen dentro del Consejo Territorial, hemos logrado avanzar mucho, mucho tiene que ver también proyectos cuando se dan por ejemplo los recursos del BID, que se dio en dos tractos, uno de los tantos era mejora de la base que se hizo en Tivives, igual se construyó el entronque de Mojón a la finca de Humo y de Humo a salir a Juanilama, ahí recuperamos cualquier cantidad de kilómetros, esa zona tiene algún tipo futuro turístico por la vistada que tiene hacia el golfo y otros lugares importantes en el cantón. En eso hemos logrado avanzar bastante y seguimos creyendo en ese tipo de propuestas en mancomunar y por eso es que no la definimos como recursos permanentes. Toda esa priorización que está contemplada en el plan quinquenal son elementos fundamentales que hay que justificar en los formularios planteados que se elaboran para poder accesar a un proyecto de esta naturaleza porque son criterios técnicos que van a pedir los analistas del grupo que al fin y al cabo le dan el visto bueno a que el proyecto se ejecute y le es más fácil llegar a esos análisis cuando ya los instrumentos tienen bases sólidas técnicas para poder desarrollarse.

Regidora Fiorella Ramírez: muchas gracias, entonces eso quiere decir que está contemplado de seguir con esto del INDER y así abarcar más.
Ing. Ronald Sandoval: también hacerles ver que no solo con INDER, sino que también hemos trabajado con RECOPE, con el Ministerio de Trabajo y actualmente estamos ejecutando gran cantidad de metros cuadrados de cuneta revestida en San Juan Grande y en Caldera, ya se ha hecho con Espíritu Santo y con otros distritos, son varios de los métodos para trabajar entre diferentes instituciones y que generan beneficios, los cuales por ejemplo no están contemplados dentro del plan pero nos ayuda a seguir mejorando la red vial.
Regidor suplente Yamil Dobles Díaz: le pregunta a Ronald, qué pasa si los concejos de distrito o los síndicos no aprobaran tanto proyecto vial en sus comunidades, qué afectación tendría gestión vial para lograr el cometido y lograr los kilómetros que se necesitan por año para cada distrito, he visto que la mayoría de los proyectos de los concejos de distrito son para obra vial, son para carreteras, son para cunetas y la parte social abandonada, la parte deportiva abandonada, la parte cultural abandonada, la parte de seguridad abandonada, porque la mayoría de los presupuestos se les da a lo que son obras viales y de cunetas. Esa es mi pregunta qué afectación tendrían ustedes se los concejos de Distrito no invirtieran en tantos proyectos de obra vial. La segunda pregunta es, la palabra rehabilitación, una calle ha tenido tanto repello que se levanta, una calle así entraría para que la intervengan por rehabilitación o habría que hacerle una capa asfáltica.
Ing. Ronald Sandoval: con respecto a la primera pregunta, si los concejos de distrito no asignan recursos a la parte de infraestructura vial, evidentemente poder satisfacer las necesidades que tiene cada distrito se minimiza, nosotros lo que intentamos hacer cuando ellos por decisión propia han asignado recursos a la gestión vial es fortalecerlo para que nosotros como gestión vial y la municipalidad ir avanzando en el desarrollo de la red vial; sin embargo a la fecha nunca se les ha solicitado que lo asignen, es un tema de Concejo propio y en este caso a la proyección que tenemos debido a los recursos que han asignado anteriormente sencillamente se alargaría llevar estos caminos a una mejor condición, pero no los estamos obligando en el plan a que asignen recursos si no que el Concejo de Distrito que tenga necesidad de infraestructura vial y lo vea bien que asigne recursos, nosotros lo vamos a reforzar, de lo contrario atenderíamos de acuerdo a la priorización de caminos independientemente del distrito que corresponda. En el caso de la segunda pregunta, habría que ver la calle porque los compañeros de LANAMME hicieron todo un estudio y están clasificadas las calles, habría cuál es la que el regidor suplente menciona para ver en qué condición está y cuál es la norma de calidad para intervenirla.
Dr. Fernando Villalobos: Yamil, me parece que no está abandonado en Esparza la cultura, la seguridad ni lo que usted dijo, me parece que están muy bien atendido, ahora la inversión en infraestructura vial e infraestructura en general tiene que ver al final con el bienestar de la gente, cuando hay infraestructura de carretera, en aceras piensen en los adultos mayores, en los niños, en los escolares, en los colegiales, en las personas con discapacidad, piense en la gente que produce, que va a tener un mejor camino, va a tener encauzamientos de agua, va a tener acueducto, va a tener de todas estas obras, piense en la gente del campo. Me preocupa que se exprese así porque que pensará la gente que está en las redes sociales viendo, cuando la gente lo que quiere es obra pública, porque la rentabilidad social que tienen las obras son altísimas en la calidad de vida de las personas, Costa Rica es un país con índices sociales muy alto gracias a que tiene agua potable, a que tiene salud, a que tiene centros de salud, a que tiene carreteras, a que tiene muchas cosas, precisamente es la diferencia con muchos países de América Latina y de la región y la diferencia de este cantón con algunos cantones vecinos.

Regidor Kevin Campos: esto es un insumo que viene a fungir como herramienta para los Concejos de Distrito presididos por los síndicos realicen sus priorizaciones y sus distribuciones, don Ronald y don Asdrúbal lo han manifestado, la administración viene a reforzar la inversión que los concejos de distrito decidan hacer en tema vial pero la decisión que ellos poseen con su autonomía, eso tiene que quedar muy claro acá. Tampoco puedo evitar referirme a lo que comenta el compañero Yamil, hago hincapié en lo que menciona don Fernando, es importante la vialidad de un cantón, siempre será prioridad pero esto no significa don Yamil que no se atiendan las demás necesidades y a mí esto me hiere, porque hace muy poco algunos estuvimos en esta misma sala en la exposición que se realizó en la audiencia pública la distribución de los recursos de los concejos de distrito y allí pudimos ver como se hizo inversión apoyando grupos deportivos de las comunidades, apoyando inversión en compra de instrumentos en las comunidades, eso fue un rubro reiterado en varios distritos, la compra de implementos artísticos musicales y culturales, hemos visto también la inversión en infraestructura comunal, se refuerzan los sitios comunales, los parques, se refuerzan los salones comunales, se compra también insumos para centros educativos, se apoyan gestiones municipales en relación de salud como lo son las construcciones de los Ebais que se han hecho en esta administración pasada, en muchas comunidades que se ha reforzado la parte de salud también. Entonces a mí si me hiere que se haga este comentario, la vialidad es fundamental, no serviría un cantón que posea muchísima inversión en aspectos sociales si para ir de una comunidad a otra se deteriora el auto porque esta intransitable la calle y pone en riesgo la vida de las personas, no serviría un cantón así, por eso se prioriza la parte vial, pero eso no significa que se deje desamparado los demás aspectos de inversión en el cantón, estoy seguro que ese no es el sentir de ninguno de los compañeros concejales de distrito independientemente del partido que pertenezcan, creo en la integralidad y siente que esta administración ha sido muy integral en la distribución de los recursos, los compañeros síndicos que repiten en su gestión han sido muy integrales también en la distribución de los recursos y estoy seguro que los compañeros síndicos que están aquí que están iniciando su labor también tienen la concepción de ser integrales con la distribución de sus recursos, eso no quisiera que se pusiera en tela de duda en este Concejo Municipal, los síndicos y síndicas poseen ese compromiso y no puedo dejar de levantar la voz para defender esa buena intensión que poseen tanto los síndicos como los concejales de distrito.

Regidor suplente Yamil Dobles: si Kevin lógicamente, por eso yo le dije a don Ronald que pasaría no podrían, es que en los distritos donde yo estuve la gente me decían su preocupación, habían varios proyectos a nivel social o a nivel deportivo que no podían ser hechos una realidad porque había que intervenir tal calle, tal acera o tal cosa, esa es la situación por la cual le hice la pregunta a don Ronald qué pasaría si tal vez los Concejos de Distrito económicamente bajan el presupuesto para atender otros proyectos de otra índole en los distritos, porque Espíritu Santo está muy bien la red vial y los felicito, pero tengo amigos de casi todos los distritos y una de las preocupaciones era esa de que no se puede hacer otro tipo de proyectos sociales o deportivos porque había que atender la red vial del distrito, es por eso.

Regidor Kevin Campos: eso lo comprendo, también aquí tenemos que ser muy enfáticos en reconocer la diferencia de la proveniencia de los recursos, lo que se proyecta en su mayoría en este plan quinquenal, ese recurso disponible se refiere a la Ley 8114, la ley que fortalece el presupuesto que tienen los concejos de distrito la Ley 8461 al menos en este primer año no se contempla, aquí estamos hablando del dinero que la administración posee para poder distribuir directamente en la vialidad, si los concejales de distrito deciden invertir en vialidad lo harían con los

fondos que ellos poseen provenientes de la ley que los faculta, no podemos dejar de lado esa diferencia de la proveniencia de los recursos, no significa que la intervención de los concejos de distrito venga a impactar las proyecciones que se están haciendo acá. Yo lo comprendo don Yamil, no pongo en duda que tenga buena intención y yo sé que su intervención no la hace de mala manera, pero siempre será necesario reforzar más, nosotros quisiéramos que el presupuesto que poseen los Concejos de Distrito fuera enorme para poder invertir en todo lo que se tiene que invertir, porque siempre hay reforzar más la cultura, el deporte, pero como ciudadano conozco la labor que ha hecho en todos los distritos que con el dinero que se tiene que es poco, se hace bastante y se logra en la mayor forma posible ser integrales parea esa distribución y eso no se puede venir a transgredir acá en el Concejo Municipal.
Síndico Christian Badilla: en lo que dice Yamil, el Concejo de Distrito tiene su autonomía, ellos se reúnen entre todos y toman una decisión, lo otro es que el distrito tiene muchas cosas, tiene parques, plazas de fútbol, no se puede hacer una plaza cada dos metros porque cuesta mantenerlas, hay asociaciones que no las pueden mantener porque sale caro el mantenimiento y no se puede invertir en algo que se puede perder, hay que hacer proyectos que sean viables. Lo otro es que los caminos son fundamentales para todo y se han visto las mejoras, sentí como que se dijo que el Concejo de Distrito no quiere invertir en deporte y otros, al menos eso me molestó bastante porque nosotros nos reunimos y tomamos decisiones con cada miembro de la mejor manera, en eso quiero defender a mis compañero, nosotros trabajamos de la mejor manera con los votos de todo el Concejo de Distrito y con lo que pide el pueblo, el pueblo nos mandan las peticiones de lo que ellos necesitan.
Presidente Municipal: como dice don Christian los proyectos nacen desde los Concejos de Distrito.
Síndica Ilianette Picado: el compañero Yamil está empezando, poco a poco se va ir enterando de todos los trabajos que hemos hecho, como Concejo de Distrito hemos invertido mucho en deporte, en arte, música, contamos con la primer sinfónica estudiantil en la Escuela San Juan Chiquito, pero es una inversión muy grande que se ha hecho en todos los temas, aparte de la red vial que es muy importante, también nosotros como Concejo de Distrito, en San Juan tenemos un CEN-CINAI que aunque no son dineros de la municipalidad nosotros coordinamos como Concejo de Distrito para construirlo, estamos con un proyecto de una escuela en Juanilama, como pueden ver por todos lados hay recursos que se invierten y no simplemente de la municipalidad sino también como Concejo de Distrito podemos buscar la manera de hacer otros proyectos, es un poco molesto, yo sé con don Yamil no lo dijo en ese sentido, pero que las personas digan que solamente invertimos en las calles y que no aportamos a otras cosas, siento que nos es justo, porque el trabajo que hemos hecho es muy grande y nos hemos esforzado para tener este cantón como está, es uno de los cantones más bonitos para vivir ahorita, eso se refleja en nuestro buen trabajo.
Síndica Cindy Arroyo: para nadie es un secreto que yo pertenezco a un distrito donde el camino más ha costado, hemos trabajado mucho, porque el pueblo de San Jerónimo agradece de antemano que los caminos se mejoren, el camino Peñas Blancas que es la ruta nacional 772, nos reuníamos con funcionarios de CONAVI, la parte de Mesetas para nadie es un secreto lo dañado que estuvo y ahora es transitable cien por ciento, eso se hizo con la Ley 8114. El concejo de distrito aporta en encauzamientos porque no puede con todo, hay parquecitos infantiles en las escuelas, las plazas de deportes se iluminas, San Jerónimo ha abarcado todos los sectores.
Regidora Fiorella Ramírez: yo soy una de las primeras que desearía más calles porque mi calle es fatal, en Artieda es de lastre, no es tan fatal porque el material

que sacaron de por ahí es muy bueno porque absorbe pero yo tengo que gastar mucho en rótulas, mi carro siempre está sucio, yo soy una de las que desearía que esa calle estuviera mejor. Me alegré mucho cuando el señor Alcalde dijo que iban a pensar sacar un préstamo del BID para poder arreglar ese tramo, pero también como experiencia de concejal del concejo de distrito de Caldera, los felicito a los de San Juan y de Macacona que la verdad, fueron equitativos, me gustó mucho lo que dijo Cindy, si la 8114 da el dinero que el Concejo de Distrito de los encauzamientos, no todo. Yo estuve participando en el plan de desarrollo de Caldera y había una infinidad de cosas que la comunidad quería y ahí está, es un plan de desarrollo que lo hizo la Universidad Nacional y ahí están todas las necesidades del pueblo de Caldera , ellos pidieron calles sí, pero no todo, cuatro años atrás son solo calles y un compañero que no fue Cornelio me dijo que lo único que quiere es hacer calles nada más, yo les dije nosotros tenemos un plan de desarrollo qué podemos hacer, conseguimos a disgusto de algunos compañeros los plays, ahora se consiguió lo de la delegación, que era parte de una de las necesidades del plan de desarrollo de Caldera, nada más, pero la mayoría de las cosas que están ahí no se está dando porque solo se dio enteramente para calles, tal vez eso fue lo que Yamil habló porque él estuvo conmigo en la campaña y la gente de Caldera se quejó mucho en eso. Yo sé que ha mejorado Villanueva, Cambalache eso va a ser lindísimo porque tienen muchos problemas viales, me gustó mucho y espero que el Concejo de Distrito sea como la iniciativa que tiene Cindy de San Jerónimo, la cuestión vial es necesaria pero también hay que tener en cuenta otros aspectos, por experiencia se los digo.

Regidor Ronald Robles: quisiéramos todos que pudiéramos abarcar tanto temas, cultura, deporte, pero hoy lo que nos compete es red vial, agradecerle a don Ronald Sandoval y su equipo la exposición increíble me imagino todo el tiempo que les tomó hacer toda esa presentación, para mí estuvo excelentemente desarrollada, pero esta intervención más que entre nosotros aquí ojalá que hoy estén muchas personas conectadas por el Facebook Live de la Municipalidad, así como por Acontecer Esparzano. Evidentemente por dicha tenemos un buen desarrollo en este momento en lo que es red vial y lo que viene en los próximos cinco años, esta intervención es para que el pueblo de Esparza aproveche esto que tenemos, si bien lo dijo el señor Alcalde podemos tener calles hermosas y bien hechas pero si el pueblo no lo aprovecha para desarrollarse, para que saque su productos, esto es para el pueblo y que el pueblo aproveche el insumo que tiene Esparza para que se empiece a desarrollar, porque 59 millones de colones por kilómetro es un montón de dinero y si se está mejorando es para que vivamos mejor, para que tengamos una mejor calidad de vida.

Regidora Karol Arroyo: me gustó la investigación que se hizo, ya tenemos un norte en lo que es red vial, lo primero que tenemos que ver en nuestro cantón es como se dinamizan las comunidades y tenemos que ver prioridades, pienso que lo que pasó con Caldera es que es un distrito nuevo, apenas tiene cuatro años de formado, nunca había habido un síndico hasta ahora hace cuatro años, que sucede que tuvimos primero que ver red vial, ver como atraemos el turismo, tenemos que ver prioridades, para mí una prioridad es la red vial en un distrito y pienso que tal vez eso fue lo que pasó, después de eso ya podemos invertir en canchas de fútbol, en baños de canchas, en luces de canchas. Me gustó que en esa investigación se viera que habían calles en estado excelente, en estado muy bueno y no tenemos que verlo en una investigación porque uno anda por las calles y se ve como hemos cambiado, como la gente le gusta venir a vivir a Esparza, me gustó que ya tenemos un norte, que se hagan alianzas estratégicas que es lo más importante con el INDER, con RECOPE, con el Ministerio de Trabajo, eso me parece excelente, si no nos alcanza la plata y los concejos de distrito quieren aportar un poco está bien, así es como se trabaja en equipo y ver prioridades. Felicito al compañero Ronald

Sandoval a su equipo y los compañeros de Lanamme y me parece que lo presupuestado a cinco años está bien y tenemos una buena meta de aquí a cinco años.
Síndico Luis Pérez Palma: hablando del asunto de los caminos el pueblo de Esparza están muy bonitos, Guadalupe, Las Parcelas, con respecto al camino de San Rafael las personas me han dicho que hay que hacer para que estén como los caminos del distrito de Esparza, esa es mi pregunta, la gente pide aceras, caminos bonitos, no se puede porque es ruta nacional, pero me gustaría que nos ayudaran con eso para que se tenga el camino en mejores condiciones.
El señor presidente le indica al señor Luis que se debe seguir el proceso. Es importante que los esparzanos cuidemos las obras, porque cuestan mucho dinero, en la campaña los tres partidos que estamos representados acá recorrimos gran parte de este cantón y encontramos muchas circunstancias de muchos lugares donde la gente llega a un lugar alguien saca unos lotes los venden, sacan la ganancia, se desaparecen, no hay obras de nada, no quedan aceras, no quedan calles, mucho menos un arreglo de calle, no queda ninguna obra y después la gente viene a pedirle a la municipalidad que sea la que le resuelva el problema, entonces hay una privatización de las ganancias en manos de los que venden y la socialización de las pérdidas porque después la municipalidad es la que tiene que venir a hacer las obras de esos ciudadanos que compraron tal vez un lote a una persona que no hizo ninguna obra, eso lo encontramos en muchas partes, nos encontramos problemas de encauzamientos de agua, problemas de aceras, problemas de accesibilidad y la gente reclama, hubo casos donde yo les dije y ya le reclamó al que le vendió a usted el lote, ya le reclamó a que urbanizó y se fue, ese es un tema que hay que ponerle mucha atención y decirle a la gente que nos está viendo. Con fundamento en el documento somete a votación el plan vial quinquenal.
Se somete a votación la dispensa de trámite de Comisión de acuerdo con el artículo 44 del Código Municipal, la cual resulta **APROBADA por unanimidad.**
SE ACUERDA: Aprobar el Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo Esparza 2021-2025, presentado por Gestión Vial de la Municipalidad de Esparza.
ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD.
A las veinte horas con veintinueve minutos del miércoles primero de julio de dos mil veinte, la presidencia da por finalizada la sesión. U.L.-

Dr. Fernando Villalobos Chacón	**Margoth León Vásquez**
PRESIDENTE	**SECRETARIA**