ACTA N° 316-2024 DE SESIÓN ORDINARIA

El Concejo Municipal de Esparza, el martes dieciséis de abril del dos mil veinticuatro, en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de Esparza, a las dieciocho horas y treinta minutos, inicia la sesión.

Regidores Propietarios presentes: Dr. Fernando 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, Yuliana Vargas Barrantes, Yamil Vinicio Dobles Díaz, Douglas Arce Solís.

Ausente: Kendall Silva Ramírez.

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, Rebeca Salas Aguilar, Germán Álvarez González**,** Jossette Dilana Montoya Robles.

Ausentes: José Florencio Venegas,Yuliana María Mayorga Chavarría.

Funcionarios presentes: Bach. Asdrúbal Calvo Chaves - Alcalde, Lic. Olivier López Agüero - Gestor Jurídico del Concejo Municipal, Margoth León Vásquez - secretaria del Concejo Municipal, Verónica Solorzano Jarquín, Analista de Proyección Municipal.

Presidenta en ejercicio Karol Arroyo: El regidor Ronald Robles Arley tiene la palabra.

regidor Ronald Robles Arley: Para solicitarle a este Concejo alterar el orden del día a petición del Presidente de la Asociación de Desarrollo Salinas II, para darle audiencia y que presenten un tema que traen ellos al Concejo.

La MSc. Karol Arroyo Vásquez, presidente en ejercicio, solicita alterar el orden del día para atender en audiencia a la Asociación de Desarrollo Integral Salinas II. Por lo que el orden del día queda de la siguiente manera:

ORDEN DEL DÍA

I- Audiencia a la Asociación de Desarrollo Integral Salinas II
II- Lectura y aprobación del acta anterior
III- Lectura de correspondencia
IV- Trámites Urgentes
V- Informes de Asesoría
VI- Mociones del señor Alcalde
VII- Asuntos varios

APROBADO por unanimidad.

ARTÍCULO I

Audiencia a la Asociación de Desarrollo Integral Salinas II

1- La MSc. Karol Arroyo Vásquez, presidente en ejercicio, le da la bienvenida a todos las los presentes. Vamos a iniciar escuchando al compañero de la Asociación de Desarrollo Integral Salinas II quien tiene la palabra. Le recuerdo que tiene que empezar diciendo el nombre y el número de cédula.

Sr. Presidente de la Asociación de Desarrollo Integral Salinas II: Buenas noches, compañeros del Concejo, señor don Asdrúbal, buenas noches a los vecinos que nos acompañan. Mi nombre es Emmanuel Mora Barrantes, Cédula, 603360388. La razón de la que nos presentamos en este lugar el día de hoy, algunos vecinos de Tivives, distrito Caldera, es para presentar al Concejo Municipal la inconformidad de un control de acceso que se colocó recientemente hace cuatro o cinco días en la calle pública de la carretera que va hacia playa Tivives entendemos por terceros, nos hemos enterado de que ese permiso fue aprobado acá en el Concejo Municipal para que Coopetivives, la cooperativa que administra la concesión de Tivives, pusiera ese control de acceso. Aunque ellos indican de que ese control de acceso es para un horario nocturno, los vecinos presentamos una

molestia y no solo los vecinos, sino los visitantes de esa playa presentamos una molestia porque están aprobando un control de acceso en un lugar de vía pública para el acceso a una playa pública, violentando el derecho de la mayoría y no de la minoría. ¿A qué me refiero con esto? Si ustedes observan, yo creo que aquí todos conocemos, playa Tivives, playa hermosa, playa linda para visitar. Si vemos la cantidad de personas que ingresan por ese camino público, más del 90% van hacia la playa, de Tivives, no van hacia las concesiones que están en ese lugar. Entonces tratar de controlar el 100% de las personas que van hacia la playa Tivives, yo creo que es algo que únicamente se da en playa Tivives en ninguna otra playa de Costa Rica, yo observo que usted tenga que registrarse con un guarda de seguridad privada para poder hacer uso del recurso natural. Sin importar la hora que sea, porque yo creo que cuando ellos se ampararon en la Ley 8892 de control de acceso. Sin embargo, hay una ley que se llama ley de zona marítima terrestre, que indica que la municipalidad y otras entidades tienen que velar por el acceso público a las playas que son públicas todas las playas de Costa Rica y principalmente a un libre tránsito. En el momento que se coloca un control de acceso se violenta el libre tránsito. Esa es la petición que tenemos el día de hoy. Hoy y además esa petición, queremos solicitar una sesión extraordinaria para ver algunos otros puntos que tienen que ver también con la cooperativa, que creemos como ciudadanos, que no están correctos.
Algún compañero quiere hablar, Don Kevin tiene la palabra.
Gracias, señora Presidente, buenas noches a los compañeros del Consejo Municipal, a quienes nos acompañan de. Diferentes, no sé motivos para acompañarnos esta noche. Muchas gracias por su presencia y yo inicio agradeciéndoles y felicitándoles por ejercer una ciudadanía activa. Realmente me parece que eso es un derecho que todos los ciudadanos pueden ejercer. ¿Y por eso mis felicitaciones por estar acá, realmente es más fácil quedarse?
Don Fernando ingresa. A las 6:40 H.
Gracias. Les decía, es más fácil quedarse en casa YY ser apático sobre las situaciones de la Comunidad y de la. Yo voy a responder solamente muy técnico, yo soy Presidente de la Comisión de Asuntos Jurídicos, que fue la Comisión que analizó la solicitud por parte de Competitive. Y quiero responder realmente AA lo que he leído en Facebook que se ha hablado y se ha comentado respecto a esta solicitud y a esta autorización que este Consejo Municipal ha realizado, lo primero se comentaba que era inconstitucional nuestra autorización, eso es falso, puesto que existe una ley específica, la Ley 8892, que permite puntualmente autoriza a los consejos municipales otorgar. Agujas. Paso para caminos vecinales cantonales. Esta es una medida que tal vez en Esparza no se ha visto, no es usual, pero en muchos cantones del país, o al menos yo que recientemente iniciado a trabajar en San José. Eso es una práctica habitual en los residenciales, en los caminos, por más públicos que sean, se autoriza la colocación de la aguja, incluso esa ley. ¿Que usted tiene razón? Existe la ley de zona marítimo terrestre, pero existe un principio jurídico que habla que las leyes específicas están por encima de las leyes generales y este tema de la autorización de la colocación de mecanismos de acceso en vías públicas es una ley específica. Entonces, siguiendo esta antinomia jurídica, sí estamos facultados. La Ley 8892, dice el Consejo Municipal, conocerá la solicitud de la organización. Final para instalar casetas y los mecanismos de seguridad indicados en esta ley y valorar los motivos que fundamentan la petición procederá a otorgar o no la autorización respectiva para cada 1 de ellos y señalará los razonamientos jurídicos, técnicos, de oportunidad y conveniencia que sustentan la decisión. Oigan esto qué interesante, dice el artículo 7. En caso de Denegatoria, la organización vecinal tendrá derecho a realizar la apelación escrita de esta y defender dicha apelación en una audiencia pública que el Consejo Municipal otorgará oportunamente. O sea, existe un mecanismo. De

audiencia pública, no para consultar si se coloca o no un mecanismo como una aguja o una caseta, sino que existe una audiencia pública para que quienes lo soliciten puedan apelar. Vean qué interesante como esta ley realmente faculta a las organizaciones vecinales a colocar casetas o agujas. Es un derecho que la ley les faculta independientemente si están en el marco de una concesión, independientemente si son una cooperativa o una asociación de desarrollo, una asociación de caminos, una asociación de vecinos. La ley los faculta. Entonces. Yo quisiera que derrumbemos el primer mito que se ha comentado porque no fue un acto ilegal y mucho menos inconstitucional el acuerdo que nosotros tomamos. Eso es lo primero, lo segundo que quiero señalarles con el expediente en mano. Lo segundo que quiero señalarles es cuál fue el análisis que nosotros le dimos a esta solicitud. Nosotros recibimos la solicitud y no fue que lo dispensamos. No fue que no lo analizamos. Lo enviamos a una comisión específica para analizarlo. Nos reunimos el día viernes 16 de febrero del 2024 en presencia los 5 regidores propietarios y además don José Acevedo que es el gestor de servicios públicos de la municipalidad de Esparza, nos reunimos con un ente técnico para que nos diera justamente asesoría técnica, vimos la solicitud de Coopetivives y vean lo que hice el dictamen de la Comisión de Jurídicos, que esto está en actas y es información pública. Dice el dictamen, se analiza lo solicitado por la cooperativa Coopetivives sobre el permiso para colocación de una aguja de paso en el ingreso áreas correspondientes a la cooperativa, esto debido a que mediante el oficio 1112023 AM, lo fundamental en la necesidad de regular el acceso a la zona para mitigar los actos ilícitos cometidos en los alrededores. Es comentado entre los regidores que existen inquietudes sobre la administración durante horas del día de esta aguja, para no evitar el libre acceso a las áreas naturales y de. De acuerdo a lo anteriormente señalado, se convoca a los representantes de la cooperativa a participar en una sesión de la Comisión de Asuntos Jurídicos que realizamos el día 8 de marzo, nosotros comentamos en esa comisión que nosotros no íbamos a brindar una autorización que limitara el acceso a una. O un espacio público a un espacio de visitación pública. No lo aprobamos. En esa primera instancia nos reunimos con los representantes de Coopetives. Y dice lo siguiente.

Se recibe en audiencia a representantes de la cooperativa servicios Tivives RL. esto fue el día viernes 8 de marzo del presente año, quienes fueron convocados producto a la solicitud remitida del Concejo de autorizar la colocación de una aguja nocturna que regule el ingreso a las áreas administradas por la cooperativa. Se evacuan las dudas manifestadas por los regidores sobre el uso que se le brindará a la aguja, esto por la preocupación que se limita el acceso a la visitación del área de playa y zonas libres. Único acceso sería por el sitio la eventual aguja de paso. Esa era nuestra preocupación. Desde un inicio es manifestado por los representantes de la cooperativa, que se cuenta con una casetilla de guarda que elabora las 24 horas del día y se contempla que la misma administrará la apertura de la aguja. Esto permitirá el acceso a los visitantes sin limitación, sumado al compromiso por parte del Presidente de la cooperativa, que este será la utilización de la aguja de forma nocturna y se pretende evitar actos delictivos en la zona, lo que beneficiará incluso a los visitantes. Y vecinos Por lo anterior. Dice con fundamento en la Ley 8892, ley de regulación de mecanismos. Accesos a barrios residenciales, se autoriza la colocación de la aguja nocturna de paso. De acuerdo a la solicitud remitida y ahí viene el oficio con los siguientes compromisos, 1 no se impedirá bajo ningún concepto de libre tránsito vehicular. Dos, cualquier peatón podrá entrar o salir pasando o no. Por el punto de vigilancia, sin ningún tipo de restricción. Ello sin demérito en la vigilancia normal que pueda ser objeto la caseta del guarda 3. En el caso de los vehículos, el agente de seguridad respectivo podrá tomar nota de la matrícula y descripción del vehículo, así como la cantidad de sus ocupantes. Una vez que el vehículo se detenga, el cargado levantará la aguja de

seguridad y le dará paso al mismo. Se colocará un rótulo a 25 m de distancia. Que indique. Los detalles referidos al libre acceso a la zona de visitación. Nosotros justamente por esta preocupación que usted los trae hoy acá nosotros lo dejamos plasmado de esta manera en el informe, o sea. Lo siento, pero a mi perspectiva más claro que esto no podía quedar, y ese fue el compromiso que ellos asumieron con nosotros e incluso. Nosotros aquí ponemos comunicar a los interesados, se presenta acuerdo trasladando los compromisos asumidos por consenso en la presente Comisión. Nosotros a ellos les dijimos muy claramente, incluso yo recuerdo que yo les dije, bueno, yo no voy a continuar en el próximo Consejo, pero en el momento en el que llegue una denuncia por parte de un vecino que no se están cumpliendo estos compromisos y para eso se les exigió que colocaran un cartel para que cualquier persona que llegara viera los compromisos y supiera si se están cumpliendo o no. O que vinieran a denunciar al Consejo Municipal y ahora yo les hago la pregunta ya con esto que les leí, aquí están los fundamentos técnicos por los cuales tomamos la decisión. No fue una decisión antojadiza no fue una decisión y respetando los derechos de la Comunidad, no fue una decisión donde haya mediado intereses económicos, como han dicho en las redes sociales, porque también lo han dicho de una forma muy grosera desde mi perspectiva. Y ahora yo les pregunto. Se ha comprobado que estos compromisos no se han cumplido, se han comprobado como leí la publicación de una dama que decía que no quería hacer fila detrás de 30 vehículos para ingresar a la playa, le ha tocado hacer fila detrás de 30 vehículos para ingresar a esa zona, la aguja se está utilizando también durante el día están incumpliendo el compromiso que son aguja nocturna de esos que tenemos que discutir porque desde mi perspectiva y de acuerdo a los informes que fueron suscritos por los 5 regidores, nosotros atendimos una solicitud. Vale. Jurídicamente válida y legítima de una organización comunal facultada. Analizamos todos los elementos de interés y les otorgamos un permiso bajo ciertos compromisos. En lo que a mí respecta, eso es lo que concierne a la aguja. ¿Eso fueron los compromisos que ellos asumieron y por eso les reiteró la pregunta, si se están incumpliendo esos? Compromisos plantéenlo aquí abiertamente y entonces allí cambiamos la tónica de la conversación, pero ponernos a la aguja por oponernos a la aguja. Mis argumentos de defensa al acuerdo que nosotros tomamos se los acabo de leer. Entonces con toda la apertura, esa era la información que tenía para transmitirles. Estamos para escucharles, estoy para escucharles, pero sí quiero que quede muy claro porque se han dicho cosas muy feas en redes sociales, el Facebook aguanta lo que se le ponga, pero se han dicho muy cosas muy feas en redes so. Y quería y necesitaba dejar claro que no fue una decisión antojada. No fue una decisión grosera con las comunidades ni fue una decisión que no se haya analizado y estudiado técnicamente, jurídicamente y con valoración de oportunidad y necesidad. ¿Todos sabemos la situación de criminalidad y de inseguridad que está habiendo El País entero, así que esos son los argumentos compañeros, sí puedo colaborarles en algo más o si tienen algún otro elemento que yo pueda colaborarles, verdad? Con mucho gusto.

Muchas gracias por su amplia explicación como Presidente de la Comisión de. De jurídicos, que fue la que se fue la que se funcionó. No sé si algún otro compañero regidor, don Ronald, disculpa el caso. Yo me integré hace unos minutos porque estaba fuera del país y llegué y la carretera estaba muy compleja. ¿Ese es un tema, como dijo un Kevin que se que se comisionó, que no se aprobó a la ligera, verdad? Fue un tema que se analizó jurídicamente. Por eso fue a Comisión de Jurídicos no fue a la Comisión. De obras ni nada por el estilo ni verdad, sino fue. Fue una fue un tema que se analizó y que contó al final de todas las consultas que se hicieron. ¿Legales y técnicas se contó con el voto de los 5 regidores titulares, entonces eso es importante, pues decirlo don Ronald Robles y no sé quién más para ir dando y

ahorita a don Emmanuel le devolvemos la palabra, también hay un comunicado que hizo llegar la cooperativa, que yo quisiera que se lea también, ellos no están acá, verdad? Entonces sería bueno también leerlo.
Ronald: Gracias, señor Presidente, decía temprano que a mí me gustaría escuchar las razones. ¿Las razones contundentes por las cuales la Comunidad que nos convenzan a nosotros, los regidores, cuáles son las razones por las que ustedes no están de acuerdo en que se regule el paso por la noche a la playa Tibies? ¿O sea, cuáles son las razones reales que ustedes nos traen al Consejo Municipal para que nosotros pues revoquemos este? El uso de la aguja por la noche en la entrada a playa tibi. ¿Cuáles son las razones exactas por las que ustedes se oponen a ese acceso?
OK, vamos a leer un comunicado que hizo competitivo y doña caro le va a dar lectura y le damos la palabra a don Emmanuel de nuevo y no sé si alguien más o no sé cómo arreglaron el que don Emmanuel hablara en nombre de los OK, perfecto, adelante doña Karol:
La regidora Karol Arroyo le de lectura a la nota de fecha 15 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal, Autoridades Municipales y Comunidad de Esparza, por el Consejo de Administración de Coopetivives; que dice:
“Ante una serie de falsedades promovidas en contra del barrio de Coopetivives y del mecanismo nocturno de seguridad ciudadana aprobado por esa municipalidad, queremos expresar:
1 - El barrio de Coopetivives alberga casi doscientas casas de habitación y sus respectivas familias. Somos costarricenses con derecho a vivir en un ambiente más seguro, sin vandalismo nocturno y sin robos en nuestras casas. Todos nosotros estamos representados por la cooperativa. Ninguna persona perteneciente a otra organización social vive a partir del punto de entrada del barrio Coopetivives hacia adentro.
2- Nosotros, los habitantes del barrio de Coopetivives, nunca hemos pretendido una supuesta "privatización" de la calle pública ni de la playa de Tivives, como falsamente y de mala fe han señalado algunas personas. La calle y la playa son y seguirán siendo públicas y de libre acceso las
24 horas al día, todos los días del año. Lo que le solicitamos a la municipalidad de Esparza, con base en la Ley 8892, es la aplicación de un mecanismo de seguridad NOCTURNO, consistente en un control con aguja en horas de la NOCHE para poder anotar el número de placa de los vehículos que ingresan a partir del final de la tarde, y así podertener más tranquilidad ante la ola de crímenes que han azotado el cantón. Por lo tanto la Municipalidad de Esparza aprobó la colocación de una aguja basada en la Ley 8892, únicamente a partir de las 5 de la tarde y hasta las 6 de la mañana.
3- La playa de Tivives en horas de la noche es un lugar que se presta para la visita de personas que vienen a consumir drogas y licor al amparo de la oscuridad.
También llegan delincuentes que realizan robos y otras actividades delictivas en contra de nuestras casas. Como todos sabemos, del lado de la playa no existe alumbrado público. Tampoco existen negocios ni otros sitios de visitación, sólo las viviendas. Así que, aparte de las familias que habitamos estas casas, en horas de la noche nadie viene a hacer "turismo familiar nocturno". Lo que sí sucede es la llegada de algunos pocos que entran en carro hasta la desembocadura del río y permanecen en La oscuridad dentro del vehículo realizando actividades desconocidas. En varias oportunidades se ha sabido del desembarco de ciertos productos por la desembocadura del río, paquetes que son recogidos en vehículos que ingresan en la noche. También se han detectado quemas producidas por sujetos inescrupulosos que prenden fuego sobre las áreas naturales aprovechando la impunidad que les brinda la oscuridad.
En todo caso, el mecanismo nocturno de la aguja no impedirá el acceso de nadie. De noche el paso por la calle seguirá siendo libre, pero los vehículos tendrán que detenerse para que un oficial anote su número de placa.

Una vez que eso ocurre el oficial levanta la aguja y el vehículo puede ingresar. Así está previsto en la Ley 8892, y es así como se aplica en cientos de barrios con calle pública de nuestro país. Está comprobado que este sistema de control actúa como disuasivo contra la delincuencia, pues a partir del reconocimiento del vehículo Las autoridades policiales pueden dar seguimiento posterior en caso de un evento delictivo.

Este mecanismo nocturno en el barrio Coopetivives no sólo contribuye con la protección de las casas de habitación, sino también mejorará la seguridad de aquellos otros ciudadanos que por una u otra razón se encuentren en la zona durante horas de la noche.

4- Tampoco es cierto que el barrio de Coopetivives tenga un acueducto aparte del resto de los barrios del distrito.

Esa es una afirmación groseramente falsa que se ha dicho en estos días en redes para tratar de aumentar La presión contra nuestra comunidad y contra el mecanismo nocturno de la aguja. El acueducto del barrio de Coopetivives es el mismo que tiene el resto del distrito. Es claro que el propósito de algunas personas es sembrar el odio social y generar una falsa sensación de que se está prohibiendo el acceso a la playa pública, desinformando así a los espárzanos.

Debemos ser contundentes: la playa es y seguirá siendo pública. El mecanismo nocturno de la aguja no le impide el acceso a nadie, es algo que ya está regulado por la ley y así se aplica en cientos de barrios con calle pública desde hace muchos años en Costa Rica. Nuestro barrio también tiene derecho a protegerse de noche contra la delincuencia, sin limitar los derechos de los ciudadanos.” **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

Entonces ese era también la otra parte, le doy a don Emanuel la palabra presidente de la asociación. adelante don Emanuel.

Sr. Emanuel: Tal vez la consulta es si la Ley 6043 de zona marítima terrestre no es una ley específica, estamos hablando de la Ley 6043 de la zona marítima terrestre dice que dispone que la zona pública estará dedicada al uso público y en especial al libre tránsito de las personas. También afirma que la municipalidad de respectivas, el Instituto Costarricense de Turismo, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte deberá dictar y hacer cumplir las disposiciones necesarias para garantizar el libre y seguro tránsito de las personas en un uso público de esta zona. Señores, yo no sé si seremos los vecinos que interpretamos la ley mal, yo no soy jurídico, soy informático de profesión, pero en el momento que a mí me ponen un control de acceso ya eso no es libre tránsito. Ahora ellos alegan de que el control de acceso es para tomar la placa de los vehículos. Yo no sé si ustedes saben y me imagino que aquí fue aprobado, existe un circuito cerrado de cámaras de un montón de cámaras que te graban desde que ingresas a la caseta de guarda hasta que llegas a la playa y haces uso del recurso natural. Yo no sé si eso será normado o reglamentado por ustedes, no tengo ningún problema en que me graben, me preocupa el tratamiento que se le da esos datos a esa información, información sensible a derechos de imagen. ¿Cómo se accede a esa información? ¿Quién está vigilando detrás de esa de esa pantalla? Siempre aconsejamos a la población no suban fotos a redes sociales, no de sus hijos de los viajes que hacen, porque no sabemos quién está detrás de la pantalla. ¿Quién vigila esas cámaras? Ahora porque un doble control si ya te están grabando desde que ingresara la playa para que un control de acceso para tomar la placa del vehículo si está quedando grabado. Se contradicen ahora en ese documento que lee la compañera indican de que antivirus se dan problemas ilícitos de narcotráfico que han descargado paquetes del manglar, porque así eso está quedando grabado en las cámaras de ello, porque no se ha denunciado. O sea que creo yo, como vecino están difamando la playa para que los turistas no lleguen, están difamando la playa para que la playa solamente sea utilizada. Solamente sea utilizada. Por los 200 construcciones concesionarios que están ahí. ¿Pero sabe cuántas personas viven ahí de esos 200 contados con la mano? ¿Y ustedes lo saben? La mayoría de esas concesiones son personas que habitan en

otros lugares y no tenemos ningún problema con eso. Nos preocupa el libre tránsito hacia la playa tibies nos preocupa que difamen la playa. Para así afectar lo que tanto le ha costado al cantón de pasa reactivar la economía. El turismo o sea que ahorita la gente no va a llegar a la Playa Tivives porque ahí solo ladrones hay, porque solamente difamación, porque solamente narcotráfico descargan, cosas ilícitas y un sinfín de cosas. Ahora cuando a mí me dicen libre tránsito, yo creo que la ley de Costa Rica no indica que libre tránsito es regulado por un horario de que el libre tránsito es de 6 de la mañana a 17:00 H de la tarde, libre tránsito son las 24 horas del día. ¿O por qué no se coloca una pluma aquí en la entrada principal de espalda para controlar quién ingrese? ¿Quién sale el Cantón? Porque no aplica en ninguna playa de Costa Rica. Usted tiene que entregarle los datos a un oficial de seguridad privado para hacer uso del recurso natural ahora para que un doble control si hay una Cámara grabándolos 247. Disculpe la vehemencia con la que hablo, pero irreal ver que solamente en TI vive, suceden esas cosas. ¿Por qué razón? Amparémonos en la ley la ley zona marítima 33 específica y es clara, dice que la municipalidad tiene que tiene que garantizar el libre tránsito en las zonas públicas hacia un hogar público. ¿La ley 8892, específicamente dónde aplica? En barrios donde solo tienen una entrada, una salida y van específicamente las personas que entran por ese lugar, es porque obviamente y por razones obvias, van a una vivienda de ese residencial. Pero en ti Vives, no, en ti Vives El 80% de las personas que ingresan van para la playa. El 10% probablemente van a una de esas concesiones que fueron alquiladas por las personas que están en San José. Y que necesitan información de dónde queda la cabina, cuál es el número de cabina, cómo ingreso como salgo. Entonces eso se tiene que encargar seguridad privada, que está contratada por ellos para resguardar la propiedad privada, no para resguardar el tránsito, el libre tránsito, ni para resguardar el uso de los recursos naturales que están en la playa. A esos son las razones de peso que nosotros les estamos dando.

Don Ronald. Quiero hacer una pregunta exacta. Vecinos en algún momento desde que está la aguja ahí puesta, que ustedes han ido a la playa. ¿Se les ha negado el acceso, los han parado para pedirle sus datos personales, los han tenido ahí 5 minutos mientras apuntan sus números de nombre, número de cédula o se les han dicho, ustedes no pueden entrar acá?

Sr. Kevin Campos: El compromiso que asumió la cooperativa nunca habló de datos personales, habló de la placa únicamente, eso que quede claro, nosotros, al menos desde mi perspectiva yo lo que hice fue leerles los fundamentos técnicos por los cuales nosotros tomamos una decisión como depositarios de toma de decisión por el pueblo Esparza en nuestra función de regidores. Entonces por eso yo les hacía la consulta y gracias don Rubén al pro reiterarlo, fue lo que yo consulté. A ustedes les han impedido el acceso, porque nuevamente la ley de zona marítimo terrestre, que yo soy estudiante de Derecho, no soy todavía graduado, me faltará mucho y de una vez anticipo que traslademos esta inquietud a la asesoría legal para que nos haga un análisis específico para ver si existe una sobreposición o una. Digamos una incongruencia entre la ley de autorización de regulación de paso y la zona marítimo terrestre completamente válido su petición y de una vez anticipó que tomemos ese. Pero aún así, la ley de zona mérito terrestre lo que dice es garantizar el libre acceso. A ustedes les han impedido, les han dicho no, ustedes no pueden entrar den media vuelta y váyanse ha sucedido eso. Eso es la consulta puntual.

Mi estimado si usted llega después de las entiendo que la van a bajar después de las 18:00 H de la tarde. En el momento que usted llegue a la CASETA guarda después de las 18:00 H de la tarde la aguja va a estar abajo. Eso está cortando el libre tránsito. Eso está cortando el libre tránsito. ¿No es que tienen que tomarte todos los datos y si vienen 10 carros atrás? ¿Si yo me pongo de acuerdo con mi familia, un día ir a pasar una luna a la A la playa y somos 10 vehículos y nos vamos

al mismo tiempo todos para la playa, cuánto tiempo cree usted que tarda el oficial en tomar la placa de los 10 vehículos? Eso no es libre. Tránsito, discúlpame, yo no sé si yo interpreto mal lo que dice el texto, pero eso no es libre. Tránsito ahora la Ley 8892 no es una ley especial. Típica es una ley que cada municipalidad debería desarrollar, porque yo he visto leyes que dicen 8892 municipalidad de tal lugar, así lo he leído en lo en lo poco que he investigado. Yo sí sé que la ley zona marítimo terrestre es una ley específica. Vuelvo y repito, no soy licenciado en Derecho, soy informático, pero yo creo que 1 lee y comprende las leyes ahora si ustedes no fundamentan nosotros. Dice que la Ley 8892 se necesitan el 60% de las de las peticiones de los que habitan en ese lugar. ¿Yo entonces le pregunto, cuánta firma necesita el Consejo Municipal de los vecinos que están inconformes para echar para atrás ese permiso? Y lo recogemos, aquí hay una muestra. Aquí hay una muestra. ¿Acá hay una muestra de los de los vecinos que están inconformes y sé que hay muchos, no solamente en Salinas dos, no solamente en distrito caldera, en todo Costa Rica saben por qué? Porque la playa no es de Caldera, es de Costa Rica, es una playa que la habitan surfistas internacionales, la utilizan para ser campeonatos de surfing, las utilizan bañistas de cualquier parte del país y extranjeros, imagínense un extranjero llegando a las 22:00 h de la noche a ese lugar y ve una pluma abajo. ¿Qué va a hacer? Vuelte para atrás. Inmediatamente. Llega un turista que no conoce el por qué está esa pluma y la encuentra abajo. Vuelta para atrás. ¿No le va a preguntar al oficial de seguridad privada que está ahí por qué está la aguja abajo? Inmediatamente va para atrás.

OK, yo sí les pediría un poquito de orden en la sala. Verdad que el don Emmanuel está, digamos, representando al AA la parte que está, pues disponiendo. Cuál es la palabra doña Fiorela, que pidió la palabra y luego a Don Douglas, adelante doña Fiorella.

Buenas noches a todos los asistentes de aquí, bienvenidos este. Pean. Decir que Tivives no está. ¿Qué está haciendo siendo digamos mal informado a la al turismo de que no hay seguridad? Déjenme decirles que aquí se han hecho audiencias públicas con la fuerza pública. Y. Caldera es un distrito que está mal de seguridad, o sea que no se está mintiendo lo que está pasando. Caldera tiene mucha problemática de seguridad, nos YY es todo el distrito, así que eso no va a decir que los turistas no van a venir ni nada. La gente viene. Pero se está tratando de que haya este una mejor seguridad y además este es el bien común y nosotros nos abocamos a la ley y al bien común. Eso es lo único que nosotros hicimos. No nos dieron plata porque eso esas son las cosas que dice sin saber. ¿Eso es lo que yo no sé cómo la gente habla y habla y dice que nosotros fuimos vendidos, vendidos de qué? Nosotros hemos luchado por la seguridad de caldera, por el agua de caldera y que aquí está el síndico de caldera, que en estos momentos estamos mandando una. Un amparo, un recurso de. ¿Paro porque qué tenemos nosotros? ¿La culpa? Que el tenga un montón de ineptos como presidentes ejecutivos porque hemos estado detrás de ellos y todo eso, que esto no se esto no se va a hablar de Del agua, porque el agua es otros 100 pesos, pero nosotros estamos abocados a la seguridad y ahí está la comandante Esther, que les puede decir a ustedes cómo hemos tratado de que caldera sea un distrito turístico. Gracias.

En don Douglas.

Buenas noches, gracias, señor Presidente, buenas noches a todos los que nos visitan YY bienvenidos a esta su casa, al Consejo Municipal de Esparza, yo por lo menos nada más lo que sí. Quisiera. Es que al final de creo que Kevin pidió la palabra otra vez, entonces yo sí quisiera, por lo menos saber el criterio de nuestro asesor legal, don Elivier, para ver este más o menos el rumbo que lleva este esta situación. Gracias.

Voy a dar la palabra a don Kevin y doña Fiorela. Doña Karol.

Gracias yo. Pregunté si había sucedido y la respuesta que al menos yo percibo, son supuestos de cosas que pueden suceder y basado en su. ¿Estos puede estar usted con su familia? Puede estar yo con mi familia, puede llegar a alguien y asaltarme se va huyendo en una moto y llego yo a la caseta y ahí está la placa apuntada y yo puedo ir a presentar una denuncia. Eso también son supuestos hechos que no han sucedido, pero que pueden eventualmente pasar, como el ejemplo suyo, los 10 vehículos haciendo fila. Entonces yo pregunté y reitero, independientemente lo que llegue a suceder aquí, a mí me quedan 15 días como regidor en el momento en el que suceda. Tomen las evidencias del caso, tomen testimonio en sitio y hagan la denuncia formal en el Consejo Municipal. Hoy nos están trayendo una indisposición válida que. Que se reabra el caso y que se estudie a profundidad aún más los elementos jurídicos. Enhorabuena, enhorabuena, que así sea porque tenemos que estar siempre apegados a la A la legalidad, pero no nos están trayendo una denuncia formal de que se incumplieron los compromisos. Esos porque ya esta sería la tercera vez que lo pregunto, hay una denuncia por. Los compromisos que asumieron con la aguja no me han dado esa respuesta. Hay supuestos y supuestos, pueden haber miles, lo que ocupamos es una denuncia oficial con evidencias y si eso sucede la próxima semana, si sucede dentro de 15 días, ya yo no estaré. Si sucede en los próximos 4 años, acérquense a este Consejo Municipal, aquí se van a persistir y van a permanecer. Varios de los regidores van a ver nuevos síndicos, va a haber nuevas alcaldía acerca municipalidad es de ustedes, al igual que es de Coopetivives eso, ténganlo claro, es de todos los esparzanos con legítimo derecho. Entonces nosotros si yo reafirmo mi posición y con esto voy a terminar. ¿Que yo no voy? Y a consentir que se diga que fue una decisión que no se valoró, se valoró y se tomó con fundamento técnico la determinación que se consideró apropiada a los intereses de quienes no lo solicitaron. Si en algún momento ese compromiso se incumple, enhorabuena que se reabra el caso como personas civilizadas, como amantes de nuestro distrito caldera y nuestro Cantón Esparza, nos sentamos todos y yo estoy, estoy y si no estoy, pues mucha suerte a quienes lo hagan. Siéntense con la cooperativa, con el Consejo y con los vecinos, con la Asociación de Desarrollo y hablen estos temas. Cuando haya motivos, más allá de mera suposiciones de lo que eventualmente pueda pasar por mi parte completamente a disposición de ustedes, si después de estos 15 días que me quedan acá, en algún momento se acercan a mí para preguntarme algo, van a poder contar con mi apoyo histórico estos 4 años, pero sí como regidor lo que me queda es. Respaldar y mantener. La determinación y el estudio técnico que realizamos a la hora de otorgar el permiso que nos solicitaron.
Doña Carol.
¿Bueno, yo pienso que sí, tenemos que pedir un criterio, tal vez? Como decía el compañero Kevin, y aunque sí nosotros estudiamos bastante el tema, recibimos a la gente de Coopetivives, ellos nos dieron. Y nos dijeron todas las actividades que ellos veían ahí y que se sentían muy preocupados y yo voy a dar mi perspectiva. Si por mi casa pusieran una aguja, yo me sentiría. Segura igual que como les digo a los de la fuerza pública, que cuando pasan y pasan y pasan, yo me siento segura porque los veo por lo menos verlos, yo ya siento la seguridad y tener a alguien ahí que esté. Vigilante también se sentiría 1 seguro. Por eso, más que todo, fue que tomamos la decisión. Bueno, doña Fiorela y yo estamos en Consejo regional de áreas de conservación. Y ahí se robaron un carro en Acopac cierto, no se lo robaron. Este y esas son las. ¿Las actividades que 1 le preocupan? Porque nosotros lo sabemos, porque estamos en el Consejo y el compañero nos dijo que se lo habían robado de ahí tú Vives este y me parece a mí que la seguridad es un tema también importante. ¿También es importante quién entra a nuestra playa? ¿Quién sale de nuestra playa? Yo estoy, me mantengo en la posición, pero sí me

gustaría que se hiciera un porque ellos sí, porque también las personas de tigres tienen la. La necesidad de que también darle la respuesta.
Sr. Ronald Robles: Gracias y para terminar mi intervención con este tema. Sí queremos que quede claro una cosa. Y lo dijo muy bien don Kevin Campos, nosotros fuimos elegidos por ustedes el pueblo. Y aquí estamos para gobernar para todos por igual. Ni sé cómo se llaman los miembros de la Cooperativa de Tivives y de ahí solo conozco a una persona que vive en una casa. No me interesan sus nombres y me interesa. Es cómo se llaman los que viven en cada una de esas 200. En mi caso me interesan todos los espacios y esparzanas que puedan ir a esa playa con libre tránsito, como ustedes lo dicen. Nosotros estamos acá para cumplir para todos por igual. No es cierto que estamos para ese sector de esos señores, porque como dirían a los pachucos, ni fu ni fa no nos beneficia a nosotros. Y como dice que dijeron gravemente que nos dieron dinero, ojalá esa persona venga y nos demuestre, porque a mí no me dieron cuánta plata nos dieron. Qué pena, qué pena. Conesa persona que dijo eso, le invito o lo invito a que venga este Consejo y demuestre cuánto dinero nos dieron, qué vergüenza para que se dele vergüenza, porque no es cierto. Como lo dijo muy bien el regidor campos, nosotros hicimos la tarea de estudiar por el beneficio de ustedes, por el beneficio mío y por el beneficio de todos los que habitan en Esparza y todas las personas que nos visitan y así siga haciendo hasta estos 15 días que nos quede a nosotros. Nos resta para gobernar en este Concejo. Gracias.
Yo quisiera. ¿Este sentido? Dame la palabra yo mismo. ¿Primero don Olivier me indica que no se va a referir al tema legal porque él no tiene la documentación a mano ni ha visto el expediente y no, y no es prudente de su parte, digamos referidos sí, entonces el segundo punto estaríamos comisionando el tema, la Comisión de Jurídicos, verdad? Y con los compañeros ya han dicho básicamente todo lo que había que decir, nosotros los 5 lo aprobamos, lo comisionamos no fue la carrera, aquí ninguno recibió ni un Colón, Ronald conoce una persona competitiva y yo ni una, yo ni 1, ni una persona de competitividades y ténganlo por seguro que nos debemos a todos ustedes, a los de Competitividades y a todos ustedes que están y aún a todos los que se quedaron en la casa contentos o no contentos. ¿Yo sí quisiera hacer una reflexión respetuosa, verdad? Sobre esto. Montones de comunidades a nosotros nos han venido a pedir la colocación de cámaras y han venido aquí molestos porque tal vez había una Cámara cercana y es en mal estado. Doña Esther Salazar, que es la delegada cantonal del Ministerio de Seguridad Pública, que cada dos meses tenemos una sesión. Por cierto, el próximo viernes tenemos una sesión especial de seguridad. Y no nos ha cambiado. Ya pidió que para el futuro no fuera en los días viernes. Así lo entendió. Era entonces. Nosotros. Y muchas veces hemos conversado con el director regional, con doña Esther, con las anteriores personas que estuvieron al frente del Ministerio de Seguridad Pública en Esparza y en la provincia. Muchas veces con el tema de las cámaras, la municipalidad ha hecho una gran inversión para la colocación de cámaras. Entonces a mí realmente me sorprende. Es. No puedo comprender, pero ustedes tenían sus razones. ¿También ojalá que no haya alguien metiéndoles carbón con todo el respeto del ludo, con todo el respeto, alguien metiéndoles carbón detrás, verdad? Y están cayendo, tal vez en juegos de alguna persona que esté metiendo carbón. ¿Punto de comunidad vienen a pedirnos aquí que les pongamos cámaras y ustedes sin cámaras y no las quieren? Aquí hay comunidades que han venido a pedirnos que les pongamos agujas para la seguridad. Yo fui habitante de la Riviera o vivienda Rivera durante 40 años y en la Riviera hicimos varios intentos. Ahí con don Gerardo Elizondo lo podríamos traer porque ya un Plácido ya no está vivo, que muchas veces intentamos en la Riviera, la Comunidad organizada, poner agujas y nunca se pudo. Ustedes las tienen y tienen un control, pero no las quieren. Entonces bueno, pero en la parte de la playa.

Entonces yo, por ejemplo, en mi caso yo me sentiría muy seguro. Yo me. Tía, muy seguro, si yo voy con mi familia a la playa invierto 1 minuto en dar mis datos. ¿Pero sabe que le están tomando los datos a las demás personas y que haya la posibilidad de sentirme más seguro en la playa, verdad? Ojalá en todas las playas de ese país se pudiera dar eso, pero bueno, ustedes tienen, pero por alguna razón. ¿No lo quieren o no están de acuerdo o no les parece? Es una valoración muy personal.
Vamos a comisionarlo, valga la redundancia, en la Comisión de Jurídico, la misma Comisión que lo vio. ¿Vamos a pedirle adicionalmente al señor asesor legal que nos haga un informe al respecto, verdad? Y ahí pues también tendremos un poquito más de chance para ver el tema y les estaremos dando la audiencia que ustedes han pedido para los otros temas. Hay posibilidades de una fecha, pero sí querríamos tener el listado de los temas que ustedes quieren ver en esa sesión. Entonces yo les pediría, si los compañeros regidores están de acuerdo en que queden al acuerdo, que de aquí al viernes nos trasladen una nota formal con los temas que vamos a ver en la sesión extraordinaria y el próximo lunes estaremos tomando el acuerdo formal de la sesión, qué probablemente es el sábado 27 de abril, probablemente en la mañana, pero. Tomaremos el acuerdo el próximo lunes. Le doy la palabra a Don Douglas, que me la pidió de nuevo a don Emmanuel. Es que tienen que canalizar a través de Don Emmanuel, verdad a Don Emanuel y tomamos los acuerdos respectivos adelante de Honduras.
Regidor suplente Douglas Arce Solís: Gracias, señor Presidente. A mí lo que me queda es una duda, nada más. Y en este proceso se involucró a la Comunidad al inicio de querer plantear este este proyecto, porque yo creo que también este sería bueno o fundamental. Si hubiera habido un acompañamiento de información, de debate con la Comunidad, con la clase de proyecto que se quería. Yo pienso que hubiera sido antes de haber llegado aquí por decirle algo, le voy a poner un ejemplo. Que no viene al tal caso, pero se aquí, se ventiló, se iba a colocar unas casetas guardavidas ahí salvavidas en caldera y se trajo aquí, que hubo un punto, iba a ser al puro frente del del del paseo marítimo. ¿Que está ahí el parqueo? Sí, pero si ahí no pasa nada, ahí en la playa en mansa, toda la gente que se ahoga se ahoga más al otro lado. Entonces por dicha hora veo que las casetas se están poniendo en el lugar peligroso. ¿Es un ejemplo de que cuando se lleva un proyecto no es malo, es sano consensuar con la Comunidad?
Sr. Presidente Municipal: Bueno, yo con todo el cariño y amistad que tengo con Tula, pero Tudela sabe que tenemos una amistad personal, Douglas héroes y gol y Douglas estuvo aquí y su regidor titular estuvo una comisión y lo votó y estuvo aquí el día que se votó. Entonces no se vale venir ahora a decir que no se acepte con todo el respeto dula adelanto don Emmanuel.
Emanuel: Muchas gracias. Bueno, yo creo que se habló tanto que por ejemplo, lo que decía el compañero Kevin, creo que es imposible que hoy nosotros trajéramos inconformidades porque desconocemos el documento que se aprobó. Si la caseta la aguja se colocó el viernes, sábado anterior, desconocíamos el ABC, de lo que habían acordado, problema de seguridad tenemos en el distrito caldera, por supuesto, creo que bueno, que lo reconocemos aquí delante de la Jefatura de fuerza pública, porque sí, ausencia de fuerza pública tenemos mucho y creo que eso colabora. ¿En que se den tantos inconvenientes? Después yo creo que la petición de nosotros no es que se analice la aprobación específicamente, nosotros claramente traemos un documento donde solicitamos la revocatoria específica del acuerdo tomado como población, como Presidente de Asociación de Desarrollo, como distrito caldera y como se lo dije antes, si es necesario que recojamos la cantidad de firmas que sea necesaria para que eso sea revocado con todo gusto. ¿Sabe cuál es la diferencia entre las cámaras que existen aquí en el cantón de Esparza, a la que están colocadas en el circuito cerrado en TV? ¿Sabe dónde se

almacena la información de las cámaras de aquí? Esparza se almacena en los servidores de la municipalidad. Esparza sabe quién administra esa información. Fuerza pública sabe qué pasa cuando una persona le cometió un delito y fue grabado en una de esas cámaras. El procedimiento es ir a fuerza pública a hacer la denuncia. Fuerza pública genera un documento a la municipalidad, al departamento técnico para que extraigan ese vídeo y se le aporta como evidencia. ¿Qué pasa en el circuito cerrado? Cámaras que hay en TV se ha administrado por la seguridad privada que está en TI. Vives el descontento de nosotros, que quede claro, no es grabaciones, el descontento de nosotros es cómo se administra esa información, cómo se almacena, cómo se solicita un video a esa, a cuál es el ABC, el protocolo que ellos están utilizando y si están cumpliendo con un protocolo porque se escucha, así como ustedes escuchan y ven comentarios en Facebook. Up, que me preocupa que lo traiga a relucir este lugar, porque creo que la gente que estamos acá no participamos de esas ofensas, ni mucho menos. Somos un pueblo Pacífico, venimos a hablar con todo el respeto del mundo, sin ofender a nadie. Aquí en ningún momento hemos dicho que ustedes se vendieron y mucho menos, y nunca va a salir de parte de nosotros eso acá y la gente es libre de hacer comentarios de ese tipo en Facebook. Qué pena, pero nosotros no, nosotros como vecinos pacíficos no, entonces sí me preocupa. ¿Es el tratamiento que se le hace circuito cerrado, que está antivirus? No nos preocupa que nos grabe. Nos preocupa el tratamiento porque se escucha que un socio solicita un video porque vio un carro misterioso cerca de su cabina y la gente inmediatamente, como son seguridad privada pagada por ellos, extraen el vídeo, se lo facilitan. Eso no es un buen tratamiento de los datos. Aquí se ocupa de fuerza pública para extraer un vídeo que está guardado en los servidores de la municipalidad. Ahora por qué ustedes no conocen a la mayoría de las personas que habitan o que tienen una cabina en ese lugar porque no son de aquí los que los eligieron a ustedes somos del pueblo que está. Presente por eso que no los conocen.

Sr. Presidente Municipal: Gracias yo muchas gracias don Manuel, igual vamos a recibir documentos, usted me lo me lo entrega por favor para. El documento ya fue tómelo para que se lo lleve, ya fue recibido y viene formalmente firmado. Entonces se lo devuelvo porque es el recibido suyo. No, no, para no hacerlo más largo, creo que ir. Cerrar diciendo que ustedes igual merecen todo nuestro respeto, merecen todo nuestro. Tensión y vamos a volver a ver el tema en la Comisión de Jurídico, vamos a pedirle señores tomemos los acuerdos compañeros, tomaríamos el acuerdo dar por recibido el documento trasladárselo a la Comisión de Asuntos Jurídicos, solicitarle darle copia al documento a Don Olivier López Agüero junto con todo el con una copia del expediente completo para que nos dé un informe o un dictamen a este Concejo a la Comisión de Jurídicos. Les estaremos probablemente ya convocando formalmente alguna sesión de trabajo y trataremos de sacar esto antes del 30 de abril que finaliza nuestra gestión.

El Concejo Municipal le autoriza el uso de la palabra al señor Miguel Carvajal, se le brinda un minuto para terminar el tema.

Sr. Miguel Carvajal: El nombre mío es Miguel Antonio Carvajal Gatgens, cedula 6074681. La insistencia mía en hablar el asunto es que como ciudadano esparzano y el más viejo de estar aquí, de los que estamos aquí. Soy el más viejo y conozco esa zona desde que se inició Coopetivives, eso se inició mal, ya lo saben todos. Eso fue un robo que se le hizo al cantón de Esparza. Por la desgraciada política que nos ha manejado esta Costa Rica, eso se inició totalmente mal. Se inició con un proyecto de ley que decía cooperativa Agrícola Tivives y lo digo con todo el conocimiento, porque ahí estuvo en un tiempo mi hermano, que renunció, mi hermano Alejandro, que en paz descanse y tiene que estar descansando en paz porque era demasiadamente. Bueno, no porque fuera lo mío y renunció porque había ya anomalías en la creación de Coopetivives que yo no sé qué era la agrícola

que tenían para ahí. Conste que tenía grandes amigos, tuve muy grandes amigos, hace más de 55 años yo conozco, iba ahí por el camino viejo a pescar. Eso se hizo malo y se han venido haciendo una serie de cosas, irregularidades en esa zona con cánones que no se pagaban. Según me han dicho, no estoy seguro con cánones que no se pagaba y se les permitió una vez hacer un solo paquete para que se para cobijar algunos y protegerlos bien. Una de las cosas que al compañero Emmanuel dijo, y era cuestión del turismo mucha gente no se arrimará ahí porque hay esa pantalla legal de momento legal de la aguja, yo no estoy en desacuerdo, pero sí atrasa y perjudica y corre a lo posible el poquito turismo que puede llegar.
A Esparza se le ha tratado muy mal, porque a veces agachamos la cabeza y porque son grandes personajes. Entonces no caigamos en que estamos haciendo Muchas gracias, don Miguel. Muy bien, muy bien. Entonces tomaríamos acuerdos que ya referimos para no indicarlos de nuevo.
SE ACUERDA: Dar por recibida la nota de la Asociación de Desarrollo Integral Salinas II, se traslada a la Comisión de Asuntos Jurídicos. Asimismo, adicionalmente se le solicita al Gestor Jurídico del Concejo Municipal elaborar un dictamen al respecto, para que se lo remita a la comisión de Asuntos Jurídicos y se le traslada copia de la documentación. Solicitar a la Asociación indicar los temas a tratar para la audiencia que están solicitando. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**
Voy a decretar un receso de 2 minutos para que puedan retirarse, saludar, despedirse y retomamos la sesión.

ARTÍCULO II
Lectura y aprobación del acta anterior

1- Se conoce texto del Acta número Trescientos quince, correspondiente a la sesión ordinaria del lunes ocho de abril del dos mil veinticuatro.
Se somete a discusión.
Una vez sometida a votación el Acta número Trescientos quince de sesión ordinaria, resulta **APROBADA por unanimidad.**

ARTÍCULO III
Lectura de correspondencia

1- Se conoce nota ADAE-010-GA-2024 sin fecha, recibida en la Secretaría del Concejo el 09 de abril del 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el señor Esteban Francisco Calvo Alfaro, Presidente de la Asociación de Atletismo de Esparza; texto que se transcribe a continuación:
"Reciban por este medio un saludo cordial deseándole el mayor bienestar y éxito en sus funciones.
La Asociación de atletismo de Esparza en conjunto con la Federación Costarricense de Atletismo (FECOA) y el CCDRE organizará el próximo sábado 13 y domingo 14 de abril la eliminatoria de atletismo categoría U-15 para los Juego Deportivos Nacionales, la cual contará con una masiva participación de atletas en busca de lograr obtener un espacio entre los mejores ocho del país para disputar la final a realizarse en Santa Cruz en el mes de Julio.
En nota remitida a tan honorable Concejo bajo el consecutivo ADAE-004-GA-2024 se nos aprobó el préstamo de toldos y vallas, así como también del préstamo del camión para trasladar los implementos desde las oficinas de la Federación Costarricense de Atletismo a la ciudad cultural, deportiva y turística Hugo Carranza.
Por razones internas de la organización de las eliminatorias la fecha asignada para Esparza fue variada, la nueva fecha es el sábado 25 y domingo 26 de mayo, es por tal razón que con todo el respeto solicitamos se varie la fecha del préstamo de los toldos y las vallas, así como del camión para trasladar lo requerido desde la FECOA a Esparza." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**
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 y en firme (Artículo 45).**

SE ACUERDA: Autorizar a la Asociación de Atletismo de Esparza el cambio de fechas para el préstamo de los toldos y las vallas, así como del camión para trasladar lo requerido desde la FECOA a Esparza tal y como se indica en la nota y que coordinen con la Administración Municipal lo correspondiente. Remitir copia a la Comisión de Enlace y Apoyo con el CCDRE. Notificar a la Asociación. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

2- Se conoce nota de fecha 08 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el Lic. Ignacio Guevara Viales, Director Escuela La Riviera; texto que se transcribe a continuación:

"En concordancia con el artículo 41 y 43 de la Ley 2160 "Ley Fundamental de Educación" y los artículos 10 y 11 del Decreto Ejecutivo 38249-MEP "Reglamento General de Juntas de Educación y Juntas Administrativas", le remito la propuesta de la terna para la conformación de miembros de Junta de Educación Escuela La Riviera por renuncia del señor Kendall Solano Alvarado y Kattia Natalia Zamora Jiménez (se adjuntan renuncias). Para lo cual, previa consulta y coordinación con el personal docente y administrativo se propone para su nombramiento y juramentación ante el Concejo Municipal las personas que se detalla en las siguientes ternas.

Terna N°1	
Nombre	**Cédula**
Marcial Gerardo Torres Esquivel	601300095
Jessica Miranda Varela	603020625
Marta Eugenia Vindas Montero	116080125

Terna N°2	
Nombre	**Cédula**
Alexia Villalta Gómez	603630262
Sara María Campos Ortiz	601820891
Olivier Araya Molina	602010168

Hasta aquí la transcripción de la nota.

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 y en firme (Artículo 45).**

SE ACUERDA:

1. Aceptar la renuncia de Kendall Solano Alvarado cédula N° 604170129, y de Kattia Natalia Zamora Jiménez cédula N° 113200137.

ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).

2. Nombrar a Marcial Gerardo Torres Esquivel cédula N° 601300095, y a Alexia Villalta Gómez cédula N° 603630262, como miembros de la Junta de Educación de la Escuela La Riviera, por lo que resta del periodo. Notificar a la Supervisión, al centro educativo, y que se presenten los nuevos miembros de la Junta a la sesión extraordinaria del próximo viernes 19 de abril, o el lunes 22 de abril, a las 6:30 p.m., en la Sala de Sesiones de la Municipalidad para su juramentación.

ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).

3- Se conoce nota ADB-1200-533-2024 de fecha 05 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el señor Dennis Hernández Valverde; Coordinador de Gestión de la Distribución Chorotega, Área Desarrollo Barranca Instituto Costarricense de Electricidad; texto que se transcribe a continuación:

"Asunto: Respuesta solicitud de alumbrado público. Caso Nº 2024-20-089

En atención a su oficio SM-315-2024, referente a solicitud de alumbrado público en sector de la comunidad de las Parcelas ubicadas al oeste de Salinas desde la Panta de Cilos de Molinos de Majuela en Salinas, hasta Mata de Limón y que conecte con Caldera por Mar Azul, al respecto le informamos que en razón que, para determinar el alcance de su

necesidad, se requiere realizar inspección en el campo, así como un estudio y análisis técnico, por lo que estaremos incluyendo en programa de inspección su caso, y una vez se defina lo que corresponda, le brindaremos la información por este medio." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibida la nota ADB-1200-533-2024 del ICE, y se traslada copia al Concejo de Distrito Caldera para su información. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

4- Se conoce nota DREPUN-0076-2024 de fecha 10 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el Dr. Gilbert Morales Zumbado, Director Regional de Educación Puntarenas; texto que se transcribe a continuación:

"ASUNTO: Propietario y Suplente para integrar el Comité Cantonal de Cultura.

Estimados señores:

Formalmente y en respuesta al oficio SM-327-2024 procedo a informar lo siguiente:

Nombre	Representante	Puesto
Elena Lorena Araya Quirós	Propietaria	Supervisora Circuito Escolar 07
Marjorie Chaves Montoya	Suplente	Supervisora Circuito Escolar 08

Hasta aquí la transcripción de la nota.

SE ACUERDA: Dar por recibida la nota DREPUN-0076-2024 de la Dirección Regional de Educación Puntarenas y se traslada copia al Comité Cantonal de Cultura para lo correspondiente. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

5- Se conoce nota vía correo electrónico de fecha 10 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el señor Alexander Rodríguez Rodríguez, Subjefe de Puesto, Delegación de Policía; texto que se transcribe a continuación:

"Por este medio, se pone en su conocimiento que las Jefaturas de la Delegación de Esparza mantienen un horario rotativo de 5 x 2 que cambia cada mes, por lo que en unas ocasiones me mantengo en servicio de martes a viernes y otras de domingo a jueves.

Aunado a lo anterior, la facultad de rendir cuentas de la labor realizada en la Unidad Policial es una potestad propia de la Jefatura ostentada actualmente por la señora Comandante Ester Salazar Gómez.

En virtud de lo anterior, se solicita su colaboración a fin de que se cambie para los días lunes las reuniones de rendición de cuentas a fin de que se pueda llevar a cabo la adecuada presentación que su representada amerita.

Se agradece comunicar lo anterior al estimable concejo municipal. **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibida y conocida la nota de la Delegación Policial de Esparza y se tomará en cuenta para las futuras audiencias, según lo informado. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

6- Se conoce nota vía correo electrónico de fecha 11 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el Dr. Christopher Ureña Chacón, Director de Área Misterio de Salud Esparza; donde dan respuesta al acuerdo del Concejo Municipal, remitido mediante nota SM-313-2024 "Inclusión de texto en la correspondencia"; texto que se transcribe a continuación:

"Respecto a esto, me Informan del Nivel Regional, que el Nivel Central de este Ministerio no aprobó dicha solicitud. **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

Se da por recibida y conocida la nota del Director de Área Misterio de Salud Esparza.

7- Se conoce nota DM-2024-1069 de fecha 11 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el Ing. Jahiron David López Chaverri, Asesor Despacho del Ministro, Ministerio de Obras Públicas y Transportes; texto que se transcribe a continuación:

“Reciba un cordial saludo. Con instrucciones superiores y en atención a sus oficios SM-116-2024 de fecha 14 de febrero de 2024 y SM-233-2024 de fecha 14 de marzo de 2024, se adjuntan copias de los documentos DVOP-DP-2024-126 y DVOP-DP-2024-128, mediante los cuales se dio trámite a lo solicitado, por parte del personal de la Dirección de Puentes del MOPT.” **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibida la nota DM-2024-1069 y documentación adjunta remitida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Se instruye a la Secretaría del Concejo a crear un expediente con toda la documentación que se ha recibido a la fecha y se reciba a futuro, incluyendo ésta referente al puente de Mata de Limón. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

8- Se conocen las siguientes notas de Concejos Municipales: 1. MA-SCM-728-2024 del Concejo Municipal de Alajuela 2. Oficio CM-SC-007-20-2024 del Concejo Municipal de Desamparados. 3. SCMH-160-2024 del Concejo Municipal de Hojancha.

Se dan por recibidos los acuerdos de los Concejos Municipales mencionados y se archivan.

9- Se conoce nota de fecha 09 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por la señora Ilianette Picado Sánchez, sindica del Distrito de San Juan Grande; texto que se transcribe a continuación:

“El Concejo de Distrito de San Juan, hace entrega del libro de actas que consta de 200 folios y termina en el acta N°10, además se hace entrega del sello del Concejo de Distrito.” **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibido el sello y el Libro de Actas del Concejo de Distrito de San Juan Grande y se traslada a la Secretaría del Concejo para el respectivo trámite de entrega a los nuevos concejales electos una vez iniciadas sus labores. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

10- Se conoce nota CDSJ-001-2024 de fecha 12 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por la síndica Ilianette Picado Sánchez y el síndico suplente José Florencio Venegas Álvarez, Concejo de Distrito San Juan Grande; texto que se transcribe a continuación:

“El concejo de Distrito de San Juan Grande, acordó en acta # 10 del día 03 de Abril del 2024, tomar los siguientes acuerdos relacionados con la aprobación de los proyectos correspondientes a la ley 8461, para que sean llevados a la Audiencia Pública. A continuación, el detalle en orden de prioridad.

1- Construcción de un área de juegos infantiles en el área de la comunidad de San Juan chiquito por un monto de: ¢ 9.163.115,25 (Nueve Millones ciento sesenta y tres mil ciento quince colones con veinticinco centavos)

2- Mejoramiento de la superficie de ruedo en el camino 6-02-44 calles urbanas cuadrantes Esparzol mediante la colocación de una carpeta asfáltica por un monto de: ¢9.163.115,25 (Nueve Millones ciento sesenta y tres mil ciento quince colones con veinticinco centavos)

3- Mejoramiento de la superficie de ruedo en el camino 6-02-013 Ent N622 Juanilama Ent 5 San Juan Grande, mediante la colocación de una carpeta asfáltica por un monto de: ¢18.326.230.50 (Dieciocho Millones trecientos veintiséis mil doscientos treinta colones con cincuenta centavos)

El Concejo de distrito de San Juan Grande acuerda aprobar los proyectos con los recursos de la ley 8461 por un monto de: C 36.652.461,00 (Treinta y seis millones seiscientos cincuenta y dos mil cuatrocientos sesenta y un colones con cero

Se adjunta copla del acta y los perfiles de proyectos.

Así mismo brindamos el detalle del proyecto aprobado con fondos de liquidación (Superávit) el cual es:

1- Continuidad al acondicionamiento y remodelación del salón comunal de Juanilama, por un monto de: ¢2.916.970,79 (Dos millones novecientos dieciséis mil novecientos setenta colones con setenta y nueve centavos)

Este proyecto se aprobó y se pide la ejecución del mismo según el orden de la lista presentada en el perfil." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibidos los proyectos del Concejo de Distrito San Juan Grande y se trasladan a la Audiencia Pública del 08 de junio del presente año. Remitir copia de la documentación a la Administración. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

11- Se conoce nota CDSR 001-2024 de fecha 15 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el síndico Luis Pérez Palma, y la síndica suplente Rebeca Salas Aguilar, Concejo de Distrito San Rafael; texto que se transcribe a continuación:

"En la sesión ordinaria del Concejo de Distrito de San Rafael sesión extraordinaria N-11-2024, celebrada en el salón Comunal de Guadalupe de Esparza, celebrada el día 15 de abril del 2024, en donde se valorizo los perfiles de proyectos que llegaron al nuestro concejo de distrito y se tomaron los siguientes acuerdos relacionados con la aprobación de los proyectos que serán llevados a la Audiencia Pública 2024 el cual se detalla a continuación:

Se acuerda destinar los recursos provenientes de la Ley 8461 por la suma de 031.891.060,62 (treinta y un millón ochocientos noventa y uno mil sesenta Colones con 62/100) a los siguientes proyectos:

1- Compra de instrumentos musicales para la escuela Maratón de Guadalupe de Esparza, por un monto de (21.000.000,00

2- Mejoramiento en los encauzamientos de aguas pluviales en el distrito de San Rafael, propiamente en la comunidad de Guadalupe por un monto de ¢ 9.000.000,00.

3- Mejoramientos en los encauzamientos de aguas pluviales en el distrito de San Rafael, por un monto de (2 14.211.060,62, 4- Sustitución parcial de la red de distribución de agua potable en el sector oeste de la comunidad del Asentamiento de Barón por un monto de ¢ 5.000.000,00

5- Compra de tanque de agua y tubos de 3 pulgadas para la Asada de San Rafael de Esparza, por un monto de ¢2. 680.000,00"

Indica el señor Alcalde que adjuntan copia del Acta y los perfiles de los proyectos.

SE ACUERDA: Dar por recibidos los proyectos del Concejo de Distrito San San Rafael y se trasladan a la Audiencia Pública del 08 de junio del presente año. Remitir copia de la documentación a la Administración. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

12- Se conoce nota CDES-003-2024 de fecha 16 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por el señor Rafael Morera Guerrero y la señora Irma Vega Blanco, síndicos del Concejo Distrito de Espíritu Santo; texto que se transcribe a continuación:

"El Concejo de Distrito de Espíritu Santo, hace entrega del libro de actas que consta de 200 folios y termina en el acta N°52, además se hace entrega del sello del Concejo de Distrito" **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibido el sello y el Libro de Actas del Concejo de Distrito de Espíritu Santo y se traslada a la Secretaría del Concejo para el respectivo trámite de entrega a los nuevos concejales electos una vez iniciadas sus labores. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

13- Se conoce nota CDSJ-003-2024 de fecha 16 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por la síndica Cindy Arroyo Loria y el síndico suplente German Álvarez González, Concejo Distrito de San Jerónimo; texto que se transcribe a continuación:

"Por este medio el Concejo del distrito de Sam Jerónimo le damos un cordial saludo, y la vez le hacemos la entrega del libro de actas del Concejo de distrito el cual queda culminado con la última acta escrita por nuestra representada.

Se le entrega a la señora secretaria del Concejo Municipal, para su respectivo archivo." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Dar por recibido el Libro de Actas del Concejo de Distrito de San Jerónimo y se traslada a la Secretaría del Concejo para el respectivo trámite. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

14- Se conoce nota CDSJ-002-2024 de fecha 14 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal de Esparza, por la síndica Cindy Arroyo Loria y el síndico suplente German Álvarez González, Concejo Distrito de San Jerónimo; texto que se transcribe a continuación:

"Por este medio les saludamos y la vez le brindamos el informe del Concejo de Distrito de San Jerónimo acerca de los acuerdos tomados para el presupuesto de la ley caldera (8461) correspondiente al año 2025.

En la sesión ordinaria del Concejo de Distrito de San Jerónimo #12-2024, celebrada en el Aula Multiuso de la Asociación de Desarrollo de San Jerónimo, celebrada el día 12 de abril del 2024, en donde se analizó los perfiles de proyectos que llegaron al concejo de distrito y se tomaron los siguientes acuerdos relacionados con la aprobación de los proyectos que serán llevados a la Audiencia Pública 2024 el cual se detalla a continuación:

Se acuerda destinar los recursos provenientes de la Ley 8461 por la suma de ¢36.375.396,60 (treinta y seis millones trecientos setenta y cinco mil trescientos noventa y seis con 60/100) a los siguientes proyectos:

1- Equipo para proyecciones en el salón comunal de Peñas blancas, para presentaciones, cursos charlas informativas, capacitaciones etc. Por un monto de ¢1 615.596.06.

2- Mejoramiento en la infraestructura existente de consultorio médico de visitas periódicas de Sabana Bonita (EBAIS) por un monto de ¢8.000.000.00.

3- Mejoramiento de infraestructura (construcción y estructuras de techo y aceras en aula y comedor) en la escuela de Sabana bonita por un monto de ¢3.750.460.00.

4- Proyecto de equipamiento tecnológico apoyo didáctico e interactivo dentro del aula de I y II ciclo. De la escuela de sabana bonita, por un monto de ¢509.800,00

5- Compra de equipos de seguridad y primeras respuestas ante emergencias para los comités comunales de emergencia de San Jerónimo, Cerrillos, Sabana Bonita y Peñas Blancas, por un monto de ¢ 2.500.000.

6- Acondicionamiento y mejoramiento en la plaza de deportes de Cerrillos, por un monto de ¢10.000.000,00

7- Dotar con iluminación de luz led la plaza de fútbol de San Jerónimo. Por un monto ¢ 7.500.000,00.

8- Dotar de equipamiento de mobiliario para la Asociación de desarrollo de San Jerónimo. Por un monto de ¢2.500.00,00." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

Indica el señor Alcalde que adjunta copia del Acta y los perfiles de los proyectos.

SE ACUERDA: Dar por recibidos los proyectos del Concejo de Distrito San Jerónimo y se trasladan a la Audiencia Pública del 08 de junio del presente año. Remitir copia de la documentación a la Administración. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

15- Se conoce nota de fecha 08 de abril de 2024, dirigida al Concejo Municipal y al señor Alcalde, por el señor Ovidio Farid Rodríguez Campos. Se transcribe una parte de la nota:

"Todos los vecinos de Villa Champagne y alrededores les saludamos muy respetuosamente. De conformidad con lo conversado personalmente el día Viernes 05/04/2024, mediante visita al Sr. Alcalde Don Asdrúbal por parte del suscrito Ovidio Rodríguez, debido a un grave problema de SEGURIDAD PÚBLICA como PROBAREMOS más adelante, mediante este oficio procedemos a solicitar formalmente la aprobación municipal para que nosotros los vecinos podamos instalar (de nuestro peculio) un Cerramiento Automatizado en la calle de Villas Champagne, según Ubicación propuesta en croquis que más adelante ofrecemos. En las fotos que abajo adjuntamos, se puede apreciar tanto el camino, como el destino final de la calle al subir la cuesta, que NO entronca/conecta con nada que no sea una finca en estado boscoso selvático, por lo que la LEGISLACIÓN costarricense (más adelante ESBOZADA) contempla que casos como el nuestro se pueda poner una aguja seguridad,

eso sí, brindando total ACCESO con Llave/Control a nuestras autoridades PÚBLICAS, como más adelante PROBAREMOS, por seguridad de nuestras familias.” **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Trasladar la nota suscrita por el señor Ovidio Farid Rodríguez Campos, a la Comisión de Asuntos Jurídicos para su análisis y posterior dictamen. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

ARTICULO IV

Asuntos de Trámite urgente

1- Regidor suplente Yamil Dobles Díaz: He tenido varios contribuyentes que me han llegado a buscar a la casa, ya que ahorita en la parada de bus, en el techado de la plazoleta y en el play hay como unos farolitos muy elegantes, muy bonitos, pero en este momento no hay ni una sola bombilla dentro de los faroles y ellos dicen que se ve muy inseguro, hay mucha oscuridad y hasta hay indigentes viviendo detrás de la Soda viviendo, durmiendo, defecando, orinándose, porque eso es una oscuridad en horas de la noche, porque no hay ni una sola bombilla en ese farol. Entonces, como dicen, queremos llevar a los niños al play a jugar ahí y está completamente a oscuras, así con la parada, así con la Soda y así con el lado del del techado. ¿Entonces mi pregunta es qué se puede hacer para ver si le ponemos luces a esos faroles?

Sr. Alcalde: Ya eso se le había consultado a la gente del Comité saliente. Habría que volverlo a retomar con el Comité que entró porque ellos tienen que revisar el tema de la fotocelda a ver si es la que está impidiendo que toda la red esté sin luz esas lámparas no tienen un tipo de iluminación muy distinta. Entonces es volvérselo a enviar al comité actual para que hagan la valoración y si ocupan algún técnico de aquí de la municipalidad en electricidad, pues que le acompañe y le dé la valoración respectiva.

SE ACUERDA: Dar por recibida la información indicada por el regidor suplente Yamil Dobles Díaz y se traslada al Comité Cantonal de Deportes y Recreación de Esparza. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

2- Síndico Rafael Morera Guerrero: Lo mío es para la ruta 131, esa calle que pasa frente a las ciudadelas donde está la entrada del barrio de Los Ángeles hacia la Universidad de Costa Rica. Sí, me gustaría que este honorable Concejo le mande una nota al Conavi, porque la verdad, hay demasiada basura en esas cunetas, los dos tragantes están repletos de basura, están taqueados, vienen las lluvias, entonces necesitamos que el Conavi limpie eso para evitar un accidente. Vienen las lluvias, es peligroso, entonces es para mandarle una nota a Conavi para que tome cartas en el asunto.

Regidor Kevin Campos Angulo: Para acotar además huele horrible y ahí debe haber quien sabe cuanta cantidad de plagas, si no es que dengue también. Así que para que se remita también al Ministerio de Salud, porque sí tiene toda la razón don Rafa, esa situación está ya fuera de control.

Sr. Presidente Municipal: Entonces le trasladamos a Alexis Montoya de Conavi, la inquietud de don Rafa y al Ministerio de Salud, y copiamos al distrito Espíritu Santo.

SE ACUERDA: Trasladar al señor Alexis Montoya de Conavi, la inquietud del síndico Rafael Morera Guerrero, y al Ministerio de Salud para lo de su competencia. Remitir copia al Distrito de Espíritu Santo. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

3- Síndico Luis Pérez Palma: Yo quería que le mandaran una nota a Conavi para que nos diga cuándo van a intervenir la ruta 756 porque se encuentra bastante dañado el paso y hay un material ahí guardado, un perfilado para que llegue y lo pongan. Creo que, si no me equivoco, está Alexis Montoya encargado de esa ruta. Entonces para que nos ayuden con eso porque ya no hay por donde pasar el carro, me dicen eso y yo también paso por ahí y tengo que pasar, pero cierto, las rótulas vieran como sufren, todo eso, los compensadores.

Sr. Presidente Municipal: Entonces tomamos el acuerdo, compañeros, copiamos al distrito de San Rafael. Muchas gracias.

SE ACUERDA: Solicitar a CONAVI informar cuándo van a intervenir la ruta 756 porque se encuentra en mal estado el paso, para que les colaboren con la reparación. Remitir copia al Distrito de San Rafael. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

ARTICULO V
Informes de Asesoría

1- Se conoce informe presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, mediante oficio GJCME-061-2024 de fecha 09 de abril de 2024; que dice:

"Mediante el presente informe, me permito hacer del conocimiento de este honorable Concejo Municipal y de la Alcaldía, sobre la siguiente publicación:

- **Resolución N.º 2586-E11-2024,** del Tribunal Supremo de Elecciones, sobre la ***Declaratoria de elección de sindicaturas y concejalías de distrito del cantón de Esparza de la provincia Puntarenas, para el período comprendido entre el primero de mayo de dos mil veinticuatro y el treinta de abril de dos mil veintiocho.***
- Para el cantón de Esparza fueron oficializadas las siguientes sindicaturas y concejalías:

ESPÍRITU SANTO
SINDICATURAS
PROPIETARIO
GERARDO PORRAS GARITA PUSC
SUPLENTE
HEIDI MARIANELA HIDALGO MADRIGAL PUSC
CONCEJALÍAS DE DISTRITO
PROPIETARIAS
RAFAEL ANGEL GONZALEZ BARBOZA PUSC
ROXANA VASQUEZ CAMPOS PUSC
STEPHANIE PAMELA MORALES CORTES PLN
CHRISTIAN ALONSO AGUILAR SANDINO PNR
SUPLENTES
ADOLFO FERNANDEZ TORRES PUSC
YIRLANIA VANESSA CORTES VASQUEZ PUSC
SONIA SANDINO JIMENEZ PLN
SERGIO ALEJANDRO GUILLEN ARCE PNR
SAN JUAN GRANDE
SINDICATURAS
PROPIETARIA
ADERITH PORRAS CASTILLO PUSC
SUPLENTE
ALVARO ANTONIO BARRANTES ARAYA PUSC
CONCEJALÍAS DE DISTRITO
PROPIETARIAS
ANGELICA MARIA RIVERA BRICEÑO PUSC
RODOLFO FEDERICO CASTILLO ALVAREZ PUSC
JOSE FLORENCIO VENEGAS ALVAREZ PLN
ELVIA GINETTE VENEGAS MONTERO PNR
SUPLENTES
MELISSA DE LOS ANGELES PALMA CORAO PUSC
ELIAS VILLALOBOS SOSA PUSC
EMMANUEL CANO ARAYA PLN
JOSE RAMON CAMPOS ZAMORA PNR
MACACONA
SINDICATURAS
PROPIETARIA
DIANA STEPHANNIE QUESADA ARROYO PUSC

SUPLENTE
CARLOS ERNESTO ZAMORA BENAVIDES PUSC
CONCEJALÍAS DE DISTRITO
PROPIETARIAS
ANA PATRICIA SOSA ESPINOZA PUSC
JUAN DAVID QUESADA ARROYO PUSC
ANA VICTORIA CARVAJAL QUIROS PLN
MARIA DELIA BAEZA ALFARO PNR
SUPLENTES
MILEIBY CORTES CALDERON PUSC
WILBER JONATHAN GUERRERO BARQUERO PUSC
VANESSA VILLALOBOS MARTINEZ PLN
MICHELLE REBECA BARRANTES ALVARADO PNR
SAN RAFAEL
SINDICATURAS
PROPIETARIO
LUIS ALBERTO PEREZ PALMA PLN
SUPLENTE
REBECA SALAS AGUILAR PLN
CONCEJALÍAS DE DISTRITO
PROPIETARIAS
DAMARIS QUIROS STELLER PLN
MIGUEL ANGEL CORTES ROJAS PLN
SANDRA MARIA QUIROS STELLER PUSC
OSVALDO ENRIQUE ACOSTA GRANADOS UP
SUPLENTES
LAURA FERNANDA SALAZAR MONTOYA PLN
WILLIAM ARAYA CHAVES PLN
GINA MARIA ROJAS DELGADO PUSC
NATALIA LISSETH ALPIZAR VALENCIANO UP
SAN JERÓNIMO
SINDICATURAS
PROPIETARIO
HERIBERTO ALVARADO MENDEZ PUSC
SUPLENTE
KAREN RAQUEL GONZALEZ BARRANTES PUSC
CONCEJALÍAS DE DISTRITO
PROPIETARIAS
ALEXANDER SEGURA ZUMBADO PUSC
LIDIETH MUÑOZ ELIZONDO PUSC
LUIS ALBERTO PORRAS PEREZ PLN
ELTY MARITZA CASTRO VILLALOBOS PLP
SUPLENTES
TOMAS MONESTEL RODRIGUEZ PUSC
ZEIDY MARIA FLORES SOTO PUSC
ADOLFO MADRIGAL ZUMBADO PLN
ERICKA MARIA ARGUEDAS QUESADA PLP
CALDERA
SINDICATURAS
PROPIETARIO
DOUGLAS ARCE SOLIS PUSC
SUPLENTE
SAVINEY ARLEN MORALES SEGURA PUSC
CONCEJALÍAS DE DISTRITO

PROPIETARIAS
BRAULIO ESQUIVEL RODRIGUEZ PUSC
JANE YENORI CORDOBA SALAZAR PUSC
ALLAN GABRIEL ARIAS MORALES PLN
ARYERI RODRIGUEZ PERAZA PLN
SUPLENTES
LUIS GERARDO RODRIGUEZ CAMBRONERO PUSC
ENID IDALIE MONTERO SANCHEZ PUSC
JOSE LUIS QUESADA JIMENEZ PLN
ESMERALDA MEJIA OBANDO PLN

Adjunto al presente informe una transcripción de esta publicación efectuada en el **Alcance N.º 69**, a la **Gaceta N.º 62**, del día **martes 09 de abril de 2024**." **Hasta aquí la transcripción del informe.**

Lic. Olivier López: Es para que se envíe una copia a la Administración propiamente a Recursos Humanos y a la Secretaría del Concejo.

SE ACUERDA: Dar por recibido el informe GJCME-061-2024 presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, se traslada copia a la Administración y a la Secretaría del Concejo. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45). Vota la regidora suplente Candy Chavarría Cordero en sustitución del regidor titular Kevin Campos Angulo, por estar ausente con permiso en el momento de la votación.**

2- Se conoce informe presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, mediante oficio GJCME-062-2024 de fecha 09 de abril de 2024; que dice:

"En atención al correo electrónico, enviado a mi despacho por la Secretaria del Concejo Municipal Margoth León Vásquez, donde se me pone en conocimiento del oficio N.º AL-CPETUR-0498-2024, dirigido al Concejo Municipal de Esparza, por la señora Nancy Vílchez Obando, Jefe del Área de Comisiones Legislativas V de la Asamblea Legislativa, así como el adjunto correspondiente del **PROYECTO DE LEY DE ADICIÓN DE UN NUEVO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 148 DEL CÓDIGO DE TRABAJO, LEY N.º 2 DEL 27 DE AGOSTO DE 1943 Y SUS REFORMAS. LEY PARA EL RESPETO DE LOS DÍAS FERIADOS Y LA REGULACIÓN DE PUENTES FESTIVOS CON EL OBJETIVO DE FOMENTAR EL TURISMO,** ambos contentivos en el **Expediente 23.964.** Me refiero al mismo de la siguiente forma:

SOBRE LOS MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY:

I. Sobre los "puentes festivos" y el objeto del proyecto de ley.

Los términos *"Puente festivo"* o *"fin de semana largo"* son utilizados en los países occidentales para referirse a un período de días de fiesta o vacaciones que se forma al unir un día festivo con otro, o bien un fin de semana y que deberá ser necesariamente en días alternos, por lo que, en sentido contrario, no podrán considerarse como puente el enlace de varios días festivos. En algunos lugares se usa la expresión "*sándwich*" para referirse específicamente al día originalmente laborable que, por haber quedado entre festivos, se considera no laborable. Normalmente se suele juntar un día festivo que cae en jueves o martes con el fin de semana. En otras ocasiones hay puentes más largos. Este es el caso de España, en el que particularmente el 6 de diciembre se celebra la Constitución española de 1978 y el 8 de diciembre el día de la Inmaculada Concepción, siendo que se encuentran unidos al fin de semana más una fiesta movible formando un bloque de cinco días. En este caso, y de manera informal, a menudo se extiende la analogía del puente y se le denomina "*acueducto*" a este doble o triple puente.

Ante el advenimiento de la pandemia y sus efectos en nuestro país, se promulgó la Ley N.º 9875 del 18 de julio de 2020, *Ley de Traslado de los feriados a los lunes, con el fin de promover la visita interna y el turismo durante los años 2020 al 2024*, en la cual por medio de transitorio adiciona al artículo 148 del Código de Trabajo lo siguiente:

Artículo 148- [.] Transitorio al artículo 148 - Por única vez, el disfrute del feriado

correspondiente a las fechas 25 de julio y 15 de agosto de 2020 se trasladará al día lunes inmediato posterior; el correspondiente a las fechas 15 de setiembre y 1 de diciembre de 2020, al día lunes inmediato anterior.
El disfrute del feriado correspondiente a las fechas 1 de mayo y 25 de julio de 2021 se trasladará al lunes inmediato posterior y, el correspondiente a las fechas 15 de setiembre y 1 de diciembre de 2021, al lunes inmediatamente anterior.
El disfrute del feriado correspondiente a las fechas 15 de setiembre y 1 de diciembre de 2022 se trasladará al lunes inmediato posterior.
El disfrute de los días feriados 11 de abril, 25 de julio y 15 de agosto de 2023 se trasladará al lunes inmediato precedente.
Por último, el disfrute del feriado correspondiente a las fechas 11 de abril, 25 julio y 15 de agosto de 2024 se trasladará al lunes inmediato siguiente.
Todo lo anterior, con el propósito de fomentar la visitación interna y la reactivación económica en todas las regiones del país, particularmente del sector turismo.
Las actividades oficiales correspondientes a las conmemoraciones referidas para las fechas indicadas, cuanto así proceda, se realizarán el propio día dispuesto.
Como bien lo expone la norma, estas modificaciones se encuentran vigentes hasta el año 2024 inclusive, por lo que resulta necesario determinar lo que corresponda a partir del año 2025 y en adelante, de forma que el presente proyecto de ley procurará brindar una solución a través del establecimiento de los "*puentes festivos"*. En este sentido, se pretende continuar con las motivaciones para disminuir los efectos negativos de la estacionalidad del sector turístico durante la pandemia, también conocida en el ámbito turístico como "temporada cero". Como es bien sabido, algunos de estos efectos van desde la imposición de restricciones de movilidad, el cierre de negocios y de espacios públicos, el cierre de fronteras, los requisitos sanitarios, entre otros.
Ésta reforma pretende normalizar la situación de los días feriados desde las necesidades manifestadas por organizaciones, instituciones y por la población, que ha encontrado en los "*puentes festivos*" o "*fines de semana largos*" una excelente oportunidad para contar con mayor tiempo para el disfrute con sus familias, el mejoramiento de la calidad de vida y la salud mental a través de viajes o de un simple descanso en sus casas. Lo anterior sin perjuicio del mantenimiento de algunas fechas en su día original dado su valor histórico y cívico que estas conmemoraciones contienen.
Según la laureada historiadora Dra. Patricia Fumero en el ensayo "*San José: de capital política a capital cultural de Costa Rica",* sostiene que: *"Las conmemoraciones tienen entre sus objetivos la renovación de vínculos con el pasado"*. El llamado de la historiadora a recuperar el valor de las efemérides y congregarse en torno a esas *"representaciones colectivas que recrean elementos compartidos a partir de un guión histórico, político y social"* invita a reflexionar sobre la decisión de trasladar los feriados al viernes o lunes más próximo. Este es el caso del 15 de agosto, que mediante el proyecto de ley N.° 16573, *"Reforma del Segundo Párrafo del Artículo 148 del Código de Trabajo, Ley N.° 2 y sus Reformas"*, la cual fue aprobada el 05 de octubre de 2007 con el número de Ley N.° 8604, tenía como objetivo que el Día de la Madre (15 de agosto) sea feriado el propio día, pues así fue plasmado bajo el espíritu de los legisladores para resaltar, integrar y valorar a la madre costarricense como formadora y orientadora de nuestra sociedad humana y social. Otro tanto ocurre con la historia detrás del 25 de julio, ya que el 24 de julio disfrutamos el asueto conmemorativo de la Anexión del Partido de Nicoya, pero las "representaciones colectivas" referidas por Fumero quedaron circunscritas a la región integrada a Costa Rica hace 199 años. Allí hubo varios días de festejos que culminaron el 25 de julio, fecha del cabildo donde los pobladores del Partido tomaron la histórica decisión. En el resto del país, el 24 fue día de descanso y el 25, una fecha cualquiera. Nos perdimos la experiencia compartida, con todo su bagaje de valores, tradiciones e imágenes forjadoras de la nacionalidad. Peor todavía, negamos esa experiencia a las nuevas generaciones, todavía en proceso de fraguar identidad.
En medio de la pandemia, con la industria turística al borde de la quiebra, los diputados del

cuatrienio anterior aprobaron el traslado de los feriados, pero es hora de reconsiderar la medida. Las conmemoraciones no son, o no deben ser, para estimular el comercio o propiciar el descanso, sino para revisitar los hechos históricos que explican el presente y nos diferencian, para bien o para mal, de otras naciones. Algunas fechas son discutibles. La argumentación a favor de celebrar la independencia de Costa Rica el 29 de octubre, cuando la reunión general de ayuntamientos de la provincia declaró la independencia absoluta del reino español, tiene méritos. El 15 de septiembre se había firmado, en Guatemala, el Acta de Independencia de América Central. La discusión es de interés, pero, a efectos de la construcción de la nacionalidad, basta el acuerdo alcanzado y vigente de celebrar el monumental acontecimiento el 15 de septiembre. En esa fecha, generaciones de costarricenses han festejado juntos el momento fundacional y han renovado vínculos, unos con otros y todos con el pasado. A continuación, se establece el calendario con una proyección del año 2025 al año 2029 sugeridos bajo esta iniciativa:

Nombre del feriado	**Año 2025**	**Año 2026**	**Año 2027**	**Año 2028**	**Año 2029**
Festividad de Año Nuevo	Miércoles 1° de enero	**Jueves 1° de enero + Puente Viernes 2° de enero**	Viernes 1° de enero	Sábado 1° de enero	Lunes 1° de enero
Conmemoración de la Batalla de Rivas	Viernes 11 de abril	Sábado 11 de abril	Domingo 11 de abril	**Martes 11 de abril + Puente Lunes 10 de abril**	Miércoles 11 de abril
Semana Santa	17 abril jueves y 18 abril Viernes Santo	2 abril jueves y 3 abril Viernes Santo	25 marzo jueves y 26 marzo Viernes Santo	13 abril jueves y 14 abril Viernes Santo	29 marzo jueves y 30 marzo Viernes Santo
Día Internacional de los Trabajadores	**Jueves 1° de mayo + Puente 2° de mayo**	Viernes 1° de mayo	Sábado 1° de mayo	Lunes 1° de mayo	**Martes 1° de mayo + Puente Lunes 30 de abril**
Día de la Anexión del Partido de Nicoya a Costa Rica	Viernes 25 de julio	Sábado 25 de julio	Domingo 25 de julio	**Martes 25 de julio + Puente Lunes 24 de julio**	Miércoles 25 de julio
Día de la Madre	Viernes 15 de agosto	Sábado 15 de agosto	Domingo 15 de agosto	**Martes 15 de agosto + Puente Lunes 14 de agosto**	Miércoles 15 de agosto
Día de la Independencia	Lunes 15 de septiembre	**Martes 15 de septiembre + Puente Lunes 14 de septiembre**	Miércoles 15 de septiembre	Viernes 15 de septiembre	Sábado 15 de septiembre
Festividad Natividad de Jesucristo	**Jueves 25 de diciembre + Puente Viernes 26 de diciembre**	Viernes 25 de diciembre	Sábado 25 de diciembre	Lunes 25 de diciembre	**Martes 25 de diciembre + Puente Lunes 24 de diciembre**

En conclusión, a partir del año 2025, de aprobarse el presente proyecto de ley, durante ese año aplicarían puentes para el Día Internacional de los Trabajadores y la Festividad de la Natividad de Jesucristo, mientras que en el año 2026 los puentes festivos aplicarían para la festividad de año nuevo y el día de la Independencia. Para el año 2027 no aplicaría ningún puente festivo a feriados de pago obligatorio. El año 2028 sería el año con más puentes, toda vez que aplicaría para la conmemoración de la Batalla de Rivas, de la Anexión del Partido de Nicoya a Costa Rica y el Día de la Madre. Finalmente, para el año 2029 aplicaría para el 1° de mayo Día Internacional de los Trabajadores.

II. Fundamento jurídico.

La presente propuesta encuentra fundamento desde la Declaración Universal de los Derechos Humanos, a través del derecho al descanso de toda persona, y al: *"...al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas."* A tenor de estas disposiciones universales en materia de derechos humanos, nuestro ordenamiento jurídico regula el derecho al descanso a través de la determinación de días feriados y puentes festivos en el artículo 148 de la Ley N.º 2, Código de Trabajo, de 27 de agosto de 1943 que sostiene:

Artículo 148- Se considerarán días feriados y, por lo tanto, de pago obligatorio los siguientes: el 1° de enero, el 11 de abril, el jueves y Viernes Santos, el 1° de mayo, el 25 de julio, el 15 de agosto, el 15 de setiembre y el 25 de diciembre. Los días 2 y 31 de agosto y el 1° de diciembre también se considerarán días feriados, pero su pago no será obligatorio. (Así reformado el párrafo anterior por el artículo 2° de la ley N.º 10050 del 25 de octubre de 2021, *"Declara el mes de agosto como el mes histórico de la afro descendencia en Costa Rica"*).

Con el fin de inculcar y preservar los valores patrióticos, las actividades cívicas y educativas del 12 de octubre serán conmemoraciones obligatorias en el ámbito nacional, en todas las escuelas y los colegios el propio día de la celebración y no regirá como día feriado. El pago de los días feriados se efectuará de acuerdo con el salario ordinario, si el trabajador gana por unidad de tiempo y, según el salario promedio devengado durante la semana inmediata al descanso, si el trabajo se realiza a destajo o por piezas. Los practicantes de religiones distintas de la católica podrán solicitar a su patrono el otorgamiento de los días de celebración religiosa propios de su creencia como días libres y el patrono estará obligado a concederlo. Cuando ello ocurra, el patrono y el trabajador acordarán el día de la reposición, el cual podrá rebajarse de las vacaciones. Los días de cada religión, que podrá ser objeto de este derecho, serán los que se registren en el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, siempre y cuando el número no exceda al de los días de precepto obligatorio, observados por la Iglesia católica en Costa Rica. El Poder Ejecutivo reglamentará los alcances de esta disposición en los primeros sesenta días después de la vigencia de esta ley."

A continuación, se podrán observar algunas de las regulaciones internacionales en materia de días feriados y puentes.

III. Derecho Comparado.

En Argentina el tema se regula mediante la Ley de establecimiento de feriados y fines de semanas largos, Ley N.º 27399 Feriados nacionales y días no laborables, en la cual se entran a regular los feriados nacionales y los días no laborables, clasificando entre feriados y fines de semana largos. En el primer caso, mediante los artículos primero, segundo y tercero, se enuncian las fechas diferenciando entre "*feriados nacionales inamovibles*", "*feriados nacionales trasladables*", "*días no laborables*".

Ahora bien, la determinación de una finalidad particularmente turística se plasmó en el artículo 7, que sostiene:

Artículo 7 °- El Poder Ejecutivo nacional podrá, adicionalmente a lo establecido en el artículo anterior, fijar anualmente hasta tres (3) días feriados o no laborables destinados a promover la actividad turística, que deberán coincidir con los días lunes o viernes. El Poder Ejecutivo nacional deberá establecerlos con una antelación de cincuenta (50) días a la finalización del año calendario.

Lo anterior argumentado en el Decreto N.° 764/2022, DCTO-2022-764-APN-PTE

Disposiciones, en el cual se dispone que**:**

"...la referida Ley N.° 27.399 faculta al PODER EJECUTIVO NACIONAL a fijar anualmente hasta TRES (3) días feriados o no laborables destinados a promover la actividad turística, que deberán coincidir con los días lunes o viernes. Que dicha facultad deviene en una política destinada a impulsar el turismo interno de la REPÚBLICA ARGENTINA. Que tales días están relacionados con coadyuvar a disminuir los efectos negativos de la estacionalidad del sector turístico, procurando distribuirlos en el tiempo..."

En el Reino Unido un fin de semana largo o puente festivo, en el que el día de fiesta cae en viernes o lunes, se denomina bank holiday. En Estados Unidos donde el cuarto jueves de noviembre se celebra el tradicional día de acción de gracias se une al viernes que, normalmente, se considera día no laborable más el fin de semana. Este viernes se considera una fiesta no oficial conocida como Black Friday, que inicia la temporada de compras navideñas. Muchos comercios abren sus puertas muy temprano (5 de la madrugada) ofreciendo productos rebajados a coste de fábrica o incluso a pérdida para atraer al público. En la cultura francesa existe el equivalente faire le pont, así como entre italianos y portugueses con el "ponte". En Alemania y Suiza el puente formado por un jueves festivo, viernes, más fin de semana se llama Brückentag, Fenstertag en Austria y brugdag en los Países Bajos. En Argentina se conocen como "feriado puente". En Israel se denomina "yom gishur"/"**יום גישור**". En México, para el caso del día 5 de febrero, el descanso se deberá tomar el primer lunes de ese mes; para el 21 de marzo y el 20 de noviembre, será el tercer lunes de cada uno de los meses. Se mantienen como descanso obligatorio los días 25 de diciembre, 1.º de enero, 1.º de mayo y 16 de septiembre.

En Chile se usa la expresión "sándwich" para referirse al día laboral entre un fin de semana y un festivo que se toma libre. En Colombia el gobierno decretó que las celebraciones tanto de la iglesia católica como del estado se trasladaran al siguiente lunes de la celebración, con las excepciones siguientes: 1 de enero, jueves y viernes Santos, 1 de mayo (Día del Trabajo), 20 de julio (Día de la Independencia), 7 de agosto (Batalla de Boyacá), 8 de diciembre (Inmaculada Concepción) y 25 de diciembre (Navidad). Las "galletas", entonces, caen casi siempre en lunes, a veces en viernes cuando una de las festividades mencionadas cae en viernes. Pero no existe la tradición de los puentes largos cuando una festividad cae en martes o en jueves; en estos casos, los días lunes o viernes, según corresponda, son días laborales normales, por ejemplo, el viernes 8 de agosto en 2014.

ALCANCES DEL PROYECTO DE LEY

La iniciativa contiene un artículo único, y el objetivo es el de adicionar un párrafo cuarto al artículo 148 del Código de Trabajo, Ley N.º 2 del 27 de agosto de 1943, para mediante la adición de días "puente" entre días feriados y fines de semana promover la reactivación económica y el fomento de la actividad turística nacional. La propuesta dispone lo siguiente:

- ***"ARTÍCULO ÚNICO.*** *Se adiciona un párrafo cuarto al artículo 148 de la Ley N.º 2, Código de Trabajo, de 27 de agosto de 1943 y sus reformas para que en adelante se lea de la siguiente manera:*

  Artículo 148-

  (...) A los feriados de pago obligatorio que caigan entre semana comprendiendo los días martes y jueves, se les creará un puente festivo mediante la determinación de día feriado de pago no obligatorio al lunes o viernes respectivamente. (...).
- *Rige a partir de su publicación.*

Por todo lo indicado considera esta Gestión Jurídica que esta iniciativa, viene a convertirse en una especie de continuación de los alcances logrados por medio de la Ley N.º 9875 del 18 de julio de 2020, Ley de Traslado de los feriados a los lunes, con el fin de promover la visita interna y el turismo durante los años 2020 al 2024; logros que han sido recibidos de muy buena forma de parte de todo el sector laboral (incluidos sus familiares), pero sobre todo, de parte de todo el sector comercial que ha visto como estos fines de semanas largos aumentan la demanda de sus servicios, reactivando la economía del país por medio de un incremento del turismo nacional." **Hasta aquí la transcripción del informe.**

Regidor Kevin Campos Angulo: Brevemente, porque esto se ha discutido mucho en la Asamblea, esto es algo que existe en México, que existe en Colombia, que son los famosos puentes. Lo que se busca es justamente lo que sucedió este fin de semana, que es un fin de semana largo, la gente se va pasea y la gente tiene más oportunidades, es de pago no obligatorio.
Lic. Olivier López: Se los voy a leer: "A los feriados de pago obligatorio que caigan entre semana, comprendiendo los martes y jueves, se les creará un puente festivo mediante la determinación de día feriado de pago no obligatorio al lunes o viernes, respectivamente". Entonces, como les decía, cae martes el feriado o cae jueves, entonces el lunes es feriado de pago no obligatorio, o sea, los empleados públicos no tienen que ir a trabajar, pero no se los van a pagar, no es si quiero ir, no van y punto. El sector privado es el que decide si los pone a trabajar y se lo paga, pero no es de paga doble.
Sr. Alcalde: En el tema de esa posibilidad de feriado puente que ahora ellos le llaman figura un poco extraña, quien va a afectar es servicios públicos porque estamos obligados la institucionalidad a darlo, para el beneficio de los trabajadores, obviamente sí, pero para el servicio que brindamos las instituciones de servicios vienen a afectar, yo sé que existen muchas plataformas tecnológicas, por lo que la gente pueda hacer sus respectivos trámites, y ustedes lo ven en Semana Santa aquí la gente rebota prácticamente en la puerta porque quiere venir a pagar porque aprovechan sus días libres para venir a pagar y no se le puede dar el servicio porque está cerrado. Entonces eso vendría a complicar en los fines de semanas como en agosto, imagínese que agosto tiene 3 feriados, tiene el 2, tiene el 15 y tiene ahora el 30, hay muchos días en que sí vendría a generarle obstáculo al administrado, yo prefiero el proyecto que dice que va a presentar Pilar Cisneros de mantener los feriados tal y como están ahora para que sigan generando y dinamizando la economía trasladando los feriados al lunes siguiente o como corresponda a no meter un feriado puente más que va en detrimento de los servicios que brindamos nosotros las instituciones a los administrados. Así que si lo votan a favor, pues lo votan pero que quede mi comentario.
SE ACUERDA: Acoger el informe GJCME-062-2024 presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, se le brinda el apoyo al **PROYECTO DE LEY DE ADICIÓN DE UN NUEVO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 148 DEL CÓDIGO DE TRABAJO, LEY N.º 2 DEL 27 DE AGOSTO DE 1943 Y SUS REFORMAS. LEY PARA EL RESPETO DE LOS DÍAS FERIADOS Y LA REGULACIÓN DE PUENTES FESTIVOS CON EL OBJETIVO DE FOMENTAR EL TURISMO, Expediente 23.964**, y se traslada al Área Comisiones Legislativas V, de la Asamblea Legislativa- Incluir el comentario del señor Alcalde. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45). Vota la regidora suplente Candy Chavarría Cordero en sustitución del regidor titular Kevin Campos Angulo, por estar ausente con permiso.**
Lic. Olivier López: Únicamente para aclarar que el proyecto uno de los fines que busca es mantener la incentivación del comercio y la actividad turística del país, eso está entre los motivos.
3- Se conoce informe presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, mediante oficio GJCME-063-2024 de fecha 10 de abril de 2024; que dice:
"En atención al correo electrónico, enviado a mi despacho por la secretaria del Concejo Municipal Margoth León Vásquez, donde se me pone en conocimiento del oficio N.º AL-CE23144-0103-2024, dirigido al Concejo Municipal de Esparza, por la Licenciada Ana Julia Araya Alfaro, Jefa de Área de las Comisiones Legislativas II, de la Asamblea Legislativa, así como el adjunto correspondiente del **PROYECTO DE LEY NACIONAL DE VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES,** ambos contentivos en el **Expediente 24.076.** Me refiero al mismo de la siguiente forma:

SOBRE LOS MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY:

Nuestra legislación en materia de vías públicas terrestres, data de más de 50 años de la promulgación de la Ley General de Caminos Públicos vigente (Ley N.º 5060), resulta imperativo su revisión y actualización integral, a fin de contar con un instrumento que facilite el accionar del Estado en la modernización del sistema de transporte, del cual forma parte preponderante la red vial del país. El Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (PNT), marco que orienta la definición de programas y proyectos estratégicos de mediano y largo plazo del sector transporte e infraestructura, y que constituye la hoja de ruta para la toma de decisiones en materia de inversiones en el sistema de transportes, indica que la consecución de una mejora sustancial de la competitividad de las infraestructuras del país, requiere la completa modernización del sistema de transportes, desde un punto de vista integral, lo cual incluye, entre otros aspectos, la actualización del marco legal que lo regula. EL PNT fija como primer hito temporal el año 2018, que se define como el horizonte operativo, el cual comprende los primeros pasos que deben cubrir las líneas estratégicas de actuación. Según lo señalado en dicho documento, este "horizonte cubre aquellas actividades requeridas para que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes recupere su reconocimiento, autoridad y rectoría en el sistema de transportes del país, como paso fundamental para la modernización de este". Dentro de las actuaciones definidas en este primer hito temporal, está la Modernización del marco legal vigente y de la organización institucional, potenciando la rectoría del Ministerio de Obras Públicas y Transportes como Autoridad Oficial Única en la materia y adecuando los modelos de gestión de las infraestructuras". En ese contexto, y entre las reformas legales que según el PNT deben efectuarse, está la modificación a la Ley General de Caminos Públicos, que dispone que es necesario el desarrollo de una nueva ley que establezca el procedimiento para la declaratoria de vías públicas, la jerarquización funcional de la red, las competencias sobre la misma, los principios de su explotación y el modelo de financiación y gestión (pública, público-privada y privada) y cuestiones técnicas sobre los procedimientos y tareas de planificación. Según lo señalado en el PNT, el país dispone de una red vial muy extensa, con una cobertura territorial suficiente, pero en la que es muy difícil garantizar el perfecto estado operativo con los recursos actuales, por lo que resulta imprescindible establecer "una jerarquía funcional clara, que sirva de guía en la asignación de prioridades y la distribución de esfuerzos para llevarla a un estado de correcta operatividad, acorde con su capacidad y su funcionalidad nominales.

Consecuentes con lo antes señalado, sobre la necesidad de establecer y modernizar la legislación actual, en lo que se refiere a nuestra red vial nacional, con el objeto de ajustarla a las necesidades de los tiempos y así poder atender de manera estructurada y técnica los requerimientos que en este orden se deben de cumplir, luego de realizar varias sesiones de trabajo de manera conjunta, entre este despacho y equipos del área de la Secretaria Sectorial del MOPT, que habíamos elaborado textos base y la propuesta que mi despacho había articulado, se efectuó la integración de los textos, tomando como base la propuesta que elaboró el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que venía también trabajando en esta misma dirección, redactando el marco normativo con el equipo de trabajo técnico y legal especializado en los temas que se incluyen en este proyecto. Posterior a la integración en un solo cuerpo normativo, el equipo de profesionales y técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Trasportes realizó el análisis del texto propuesto por este despacho, identificando algunas observaciones y consideraciones en las cuales existían algunas correcciones, de forma que fueron debidamente aceptadas y consensuadas para llegar al texto que aquí se presenta para una propuesta más conveniente y adecuada para el país en materia de vías públicas terrestres.

Este proyecto lleva a la modernización de la normativa con base en la realidad actual del país, así como considera los avances obtenidos en la definición de estándares técnicos que se establecen en los manuales y la normativa en la materia nacional e internacional. La Ley N.° 5060 establece una clasificación de la red vial del país, subdividiéndola en red vial nacional, con tres niveles jerárquicos: primaria, secundaria y terciaria y red vial cantonal,

conformada por las calles locales, caminos vecinales y caminos públicos no clasificados. En orden a tal clasificación, dicha ley estableció el órgano competente de su administración, recayendo la competencia de la administración de la red vial nacional en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la red vial cantonal en las municipalidades. Lo anterior en un momento histórico en el cual aún no se habían creado los órganos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes con competencia en la planificación, programación y ejecución de obras de infraestructura de la red vial nacional, tales como el Consejo Nacional de Vialidad, el Consejo de Seguridad Vial y el Consejo Nacional de Concesiones.

Esta propuesta de ley a la luz de lo dispuesto en el PNT establece una reagrupación funcional del conjunto de las rutas de la red vial nacional, diferenciando dos tipos de vías, a saber: la red vial estratégica, por donde circulará la mayor parte del tránsito tanto nacional como internacional y la red vial complementaria responsable de garantizar la conectividad final, tendrá un carácter complementario, pero imprescindible para garantizar que todo el territorio quede realmente interconectado. Esta clasificación en dos grandes niveles jerárquicos es fundamental para estructurar los programas de actuación y priorizar la intervención. En el tema de la red vial cantonal la ley propone la clasificación de las vías públicas en tres tipos a saber: calles urbanas las cuales se ubicaran los cuadrantes urbanos o en zonas previamente urbanizadas; caminos vecinales los cuales suministran acceso y movilidad entre cantones, distritos, poblaciones o caseríos; y las calles sin acceso vehicular los cuales son caminos públicos inaccesibles a vehículos automotores, en razón de sus características y condiciones físicas, permitiendo realizar una gestión vial más adecuada priorizando de mejor manera las intervenciones.

Por otra parte, es necesario señalar que la existencia de diversos actores en la materia, en lo que tiene que ver con la red vial nacional, impone una adecuada definición de los alcances de las labores de “administración” de esa red de vías, así como también de los alcances de las acciones vinculadas con la “gestión de infraestructura vial”. Lo anterior, se reitera, bajo la autoridad inequívoca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como administrador de dicha red vial, rector técnico e institución que constituye la plataforma de apoyo al ministro de Obras Públicas y Transportes, en el ejercicio de la rectoría política, de modo tal que pueda ejercer una adecuada dirección y coordinación de todos los actores y permita un accionar uniforme y coherente en la gestión de infraestructura vial. Ello bajo una visión integral del sistema de transportes (transporte intermodal), de manera que al gestionarse la infraestructura vial, se consideren además cada uno de los distintos modos del transporte, de forma vinculada: transporte ferroviario, aéreo, marítimo y fluvial, a fin de que permita su conexión y la agilización de los procesos de intercambio entre estos, para facilitar la movilidad de personas y mercancías; todo lo cual ha sido el marco orientador de este proyecto de ley, cuyo objetivo primordial es actualizar la normativa vigente a la realidad actual.

En ese contexto, se introducen disposiciones relativas al Registro Vial de la Red Vial Terrestre de Costa Rica, con carácter oficial nacional y que incluya tanto la red vial nacional como la cantonal, tema no contemplado en la Ley General de Caminos Públicos vigente. Congruente con el principio de inmatriculación que rige a los bienes de dominio público, los actos de este Registro no tendrán carácter de afectación de domino público y su objetivo será conformar una base de datos ordenada y uniforme, que coadyuve en una adecuada administración de los activos que integran la red vial del país y que, con respecto a la red vial cantonal, permita de forma certera efectuar los cálculos para la distribución de los recursos a las municipalidades, provenientes del impuesto único a los combustibles, según lo dispuesto en la Ley N.º 8114 y más recientemente en la Ley N.º 9329. Es indiscutible que la agilización de la movilidad de vehículos y peatones brinda mejores condiciones, calidad de vida y confort a los usuarios de las vías, constituyendo por tanto un aspecto que indudablemente debe considerarse en una ley como la que nos ocupa. En ese contexto, se contempló en este proyecto de ley algunos elementos de infraestructura vial no incluidos en la Ley General de Caminos Públicos, que facilitan la movilidad activa tales como elementos

de infraestructura peatonal, vías con acceso restringido, tramos de travesía y vías de uso exclusivo o preferente para el transporte público.

Es necesario destacar que la legislación vigente en materia de infraestructura vial está enfocada en el tránsito de vehículos y se ha dejado de lado al peatón y al ciclista. Dentro de los modos de transporte, la movilidad activa es la más versátil, con importantes ventajas en el campo de la salud, ambiental, económico, entre otros, de modo que el Estado debe garantizar las condiciones e infraestructuras que permitan el adecuado desplazamiento a pie, en forma segura y en cualquier otro medio no motorizado. Este proyecto de ley establece que las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial deben, planificar, programar, financiar y ejecutar los elementos de infraestructura que resulten necesarios para la adecuada movilidad de los transeúntes, tales como vías peatonales, pasarelas, aceras, puentes peatonales, entre otros, conforme lo que establece la normativa.

Este proyecto de ley incluye también una actualización a la normativa atinente al derecho de vía, unificando su definición y actualizando los aspectos vinculados con su custodia, protección, vigilancia y prohibiciones; así como los desalojos, el decomiso y demolición de bienes que hagan uso indebido del derecho de vía. Lo anterior torna en imperativo actualizar y armonizar las disposiciones contenidas al respecto en la Ley de Construcciones, por lo que se incorporan reformas a dicha ley, en congruencia con lo señalado. Se incluye también la figura de declaratoria de vía pública, como mecanismo para estandarizar estos actos y facilitar la atención del artículo 18 del Decreto Ejecutivo N.º 40137-MOPT, en la incorporación de vías públicas en el Registro Vial; de modo que la Administración verifique para tales efectos, que se trata de bienes de dominio público, afectos a ese uso público e incorporados al régimen demanial; de previo a realizar tal declaratoria e incluirlas en el Registro Vial. Por otro lado, la declaratoria de calles públicas debe ser un proceso técnico amparado en criterios urbanos y congruente con la construcción de ciudades compactas y sostenibles. Bajo esa línea, se aborda de forma más concreta los mecanismos de incorporación de estos bienes al demanio público, con lo cual se pretende dotar al operador jurídico de mayor claridad sobre la materia, en contraste con algunas figuras incluidas en la Ley General de Caminos Públicos vigente, tales como las “vías de hecho que están al servicio público”, cuya interpretación podría violentar el derecho de propiedad reconocido constitucionalmente, o con regulaciones tan generales y ambiguas como el numeral 7 de la Ley de Construcciones vigente, el cual establece que “Todo terreno que en los planos existentes de la Municipalidad, o en el Archivo de la Dirección General de Obras Públicas, o el de la Dirección General de Caminos, o en el Catastro, o en cualquier otro archivo, museo o biblioteca pública, aparezca como vía pública se presumirá que tiene la calidad de tal.”

Otro aspecto de especial relevancia y que no es abordado con claridad en la Ley General de Caminos Públicos vigente es el alineamiento vial; tema que atañe tanto al Ministerio de Obras Públicas y Transportes como a las municipalidades y que ha generado dificultades en su interpretación y aplicación. Esta figura se contempla en este proyecto de ley en un marco de absoluto respeto al derecho constitucional de propiedad privada, disponiéndose que consiste en la verificación del derecho de vía del cual es titular la Administración, por lo que no representa limitación alguna al uso de la propiedad privada. En ese contexto, queda claro que las limitaciones legítimas sobre el derecho de propiedad, relacionadas con la línea de construcción serán aquellas previstas en la regulación urbanística vigente, lo cual está en manos de los gobiernos locales.

En otro orden de ideas, se ha efectuado una revisión sobre la venta o permuta de sobrantes de bienes inmuebles adquiridos para algún fin de utilidad pública y que se hayan hecho innecesarios para dicho fin. La regulación contenida en la Ley General de Caminos Públicas vigente ha generado inquietudes en cuanto a los mecanismos para otorgar la prioridad en la venta dispuesta en esa norma, en favor de los colindantes del inmueble. Este tema también se ha analizado en congruencia con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley de Expropiaciones, el cual regula la restitución a los dueños originales o a los causahabientes que lo soliciten de las propiedades o las partes sobrantes, que no se hayan utilizado

totalmente para el fin respectivo, transcurridos diez años desde la expropiación; norma, esta última, que ha dado lugar a que se interprete que no se puede proceder a la venta o permuta dispuesta en el numeral 25 de la Ley General de Caminos Públicos, sino después de transcurridos los diez años que establece la Ley de Expropiaciones; lo cual implicaría tener bienes subutilizados, con los costos que implican su custodia y administración por todo ese lapso, de manera innecesaria. A la luz de ese análisis, se ha establecido en este proyecto de ley el mecanismo para otorgar la prioridad en la venta al dueño original o sus causahabientes, así como los colindantes del inmueble, venta que podrá efectuarse una vez que la Administración determine, mediante acto razonado, que el bien ya no se requiere para un fin de utilidad pública. En congruencia con lo anterior, se incluye una modificación al numeral 16 de la Ley de Expropiaciones, para regular lo relativo a la restitución del bien, como una acción de los dueños originales o los causahabientes para solicitar al expropiador que tales bienes le sean devueltos, cuando la Administración no haya ejecutado acciones para la venta, permuta o mutación demanial de propiedades o de las partes sobrantes, transcurrido diez años o más desde la inscripción del inmueble expropiado a nombre del Estado.

Otro aspecto de especial relevancia que se incorpora en este proyecto de ley es lo relativo a la instalación de infraestructuras para servicios públicos en el derecho de vía. Lo anterior en un marco de acción que le otorga el debido respeto a la autoridad que ostentan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las municipalidades, como administradores de la red vial nacional y de la red vial cantonal respectivamente, y como instituciones que adquieren el derecho de vía, con una vocación sustancial y primaria, que es la libre circulación de vehículos y personas. La utilización del derecho de vía para la colocación de infraestructuras destinadas a la prestación de servicios públicos, tales como la colocación de postes de tendido eléctrico y de comunicaciones, las redes o instalaciones subterráneas destinadas a los servicios públicos, requiere de orden y organización; por tanto, este proyecto de ley establece que debe solicitarse la autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las municipalidades para ejecutar tales obras; salvo casos de urgencia, en los cuales se incluye una regulación especial. También se regula lo correspondiente a la relocalización de tales infraestructuras. Fundamental en este tema es la ejecución coordinada de las obras entre los prestatarios de tales servicios públicos y los gestores de infraestructura vial, por lo que se incorporan disposiciones en tal sentido. Asimismo, se incluye un aspecto de vital importancia, que es la implementación del Sistema de Información Georreferenciado para el registro de dichas instalaciones.

Por otra parte, a partir del año 2007, Costa Rica optó por un modelo de mercado de telecomunicaciones abierto a la competencia, y como resultado de este proceso se da en el marco del derecho internacional público la aprobación de la Ley N.º 8622, Tratado de Libre Comercio República Dominicana- Centroamérica-Estados Unidos. En dicho tratado internacional se contempla una pluralidad de compromisos adquiridos por nuestro país, para el desarrollo de un mercado de las telecomunicaciones que funciona actualmente bajo un régimen mixto de competencia, en el que participan operadores y proveedores de servicios de telecomunicaciones públicos y privados. A partir de lo anterior, mediante Ley N.º 8660, Ley de Fortalecimiento y Modernización de las Entidades Públicas del Sector Telecomunicaciones, de 8 de agosto de 2008, se modificó la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Ley de la Aresep), Ley N.º 7593, de 9 de agosto de 1996; y mediante el artículo 42 de este cuerpo legal, se deroga el inciso b) del artículo 5 de la Ley N.º 7593 en el cual incorporaba los servicios de telecomunicaciones en la categoría de los servicios públicos, para calificar a los servicios de telecomunicaciones como disponibles al público, los cuales también revisten un claro interés general y son prestados a través de las redes públicas de telecomunicaciones.

Así, el nuevo esquema de regulación de los servicios de telecomunicaciones contempla un régimen jurídico que brinda especial protección a los derechos de los usuarios y, en general, define los términos de calidad en que se prestan los servicios de telecomunicaciones por parte de los operadores y proveedores habilitados por las autoridades sectoriales

competentes. De ahí que se propone continuar fortaleciendo, desde esta perspectiva, el proceso de sectorización del Estado en un marco de seguridad jurídica que promueva la ampliación y el acceso de los servicios de telecomunicaciones disponibles al público. Por último, se incorpora un capítulo relativo a la gestión de la infraestructura vial del país, que regula lo atinente tanto a la red vial nacional, como a la red vial cantonal; el cual constituye un aspecto que no se puede dejar de lado en una ley como la que nos ocupa. En lo que respecta a la red vial nacional, se parte de una base que resulta fundamental, que es la dirección y coordinación efectiva a cargo del ministro de Obras Públicas y Transportes, para permitir una gestión exitosa, congruente y uniforme de esa red.

Conforme lo dispuesto en el ordenamiento jurídico, en la gestión de infraestructura vial intervienen varios actores: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) (artículo 2, inciso a) de la Ley N.º 3155 y sus reformas); el Consejo Nacional de Vialidad (Ley N.º 7798), el Consejo de Seguridad Vial (artículo 9 de la Ley N.º 6324) y el Consejo Nacional de Concesiones (Ley N.º 7762). Lo anterior torna en imperativo que el desarrollo de las obras de esta naturaleza se efectúe bajo una única guía y orientación a cargo del Ministro de Obras Públicas y Transportes; de manera que permita unidad e integralidad en las actuaciones y sustancialmente, evitar duplicidad de esfuerzos, una definición expresa de responsabilidades y, por ende, una más efectiva rendición de cuentas y control en la fiscalización de las instituciones y fondos públicos que administran. Se establecen, asimismo, en este proyecto de ley los diferentes instrumentos de planificación que deben desarrollarse y sus niveles jerárquicos, tanto en lo que respecta a la red vial nacional, como a la red vial cantonal. En el caso de la red vial nacional, ello se desarrolla bajo la óptica antes definida, es decir, bajo la dirección y coordinación del ministro rector del Sector Infraestructura y Transporte, con instrumentos de planificación a nivel sectorial, a los cuales deben ajustarse los instrumentos de planificación de cada institución, bajo una actuación articulada e integrada.

Es indiscutible que una de las herramientas vitales en ese proceso planificador lo constituye el Sistema de Gestión de Activos Viales, el cual permitirá a su vez, entre otros aspectos, la medición de los resultados y seguimiento en la ejecución de lo presupuestado; instrumento vital para la toma de decisiones, así como para respaldar la emisión de los lineamientos y políticas en la materia e incuestionablemente para efectuar la gestión eficiente de la infraestructura vial. En ese orden de ideas, se contempla en este proyecto de ley lo atinente a dicho sistema y los elementos que deben ser incorporados a este, bajo la idea de que ante la existencia de diversos actores en la gestión de infraestructura vial, requiere una visión de conjunto de todas las organizaciones involucradas; por lo que tal sistema debe estar bajo la administración del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en congruencia con la línea de pensamiento antes apuntada; según la cual se le otorga a este Ministerio la dirección y coordinación integrada de tales instituciones.

En concordancia con lo anterior, se introduce una modificación al artículo 24 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, Ley N.º 7798, a fin de evitar conflictos de competencias o dificultades en la debida interpretación, en lo que atañe al órgano a cargo de la administración de dicho sistema. Se ha dispuesto, asimismo, en este proyecto de ley, que la formulación, programación, presupuestario y ejecución de los proyectos de inversión de infraestructura vial en sus distintas etapas del ciclo de vida, corresponderá a las Instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial, según se trate de acuerdo con sus competencias; todo conforme a la normativa técnica sobre la elaboración de los proyectos viales en sus distintas fases, que emita el MOPT, la cual debe actualizarse de manera permanente, así como de los procedimientos administrativos necesarios en las distintas etapas asociadas al planeamiento, estudios, diseños y ejecución de las infraestructuras que dicte esa institución.

Por otra parte, el “principio de coordinación” es un tema que ha sido desarrollado en forma amplia por la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, pues resulta vital para el adecuado funcionamiento de la Administración Pública. Este deber de coordinación se encuentra relacionado estrechamente con los principios constitucionales de eficacia y

eficiencia que deben ordenar la organización y actividad administrativa. A la luz de lo anterior, y con la finalidad de reforzar esa obligación, se establece en este proyecto de ley que las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial, deberán efectuar una planificación coordinada sobre la ejecución de obras en las vías, a fin de tomar las previsiones respectivas para causar el menor impacto posible a los usuarios.

Por otra parte, siendo la satisfacción del interés público el objetivo fundamental de la gestión de la Administración, se incorporó en este proyecto de ley una medida que resulta necesaria, a fin de mitigar los efectos y contratiempos para los usuarios de las vías en los lapsos en que se ejecutan las obras. Bajo esa lógica se está autorizando a las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial para que puedan invertir recursos en vías que sean competencia de otras instituciones; de este modo podrán habilitar vías alternas que permitan y faciliten la movilización de personas y vehículos, aun cuando no estén bajo su administración.

ALCANCES DEL PROYECTO DE LEY

La iniciativa contiene 74 artículos y 5 transitorios; el objetivo es el de ordenar, clasificar y regular la administración de las vías públicas terrestres de Costa Rica y sus correspondientes zonas de dominio público y protección, así como la gestión de las obras de infraestructura que esta requieran, para facilitar el ejercicio de los derechos de libre circulación de las personas físicas y jurídicas, para el transporte de personas o bienes, para promover y facilitar el crecimiento económico, social equilibrado y sostenible, garantizando la infraestructura de carreteras y servicios asociados de calidad, seguras y eficientes. Establecer y promover la coordinación con otras redes de infraestructuras y modalidades de transporte, para sistematizar el sistema nacional de vías públicas terrestres. Se excluye de la aplicación de esta ley las vías para el transporte ferroviario; no obstante, debe garantizarse su coexistencia con otros modos de transporte, particularmente en las intersecciones e intercambios multimodales, por lo que serán necesarios estudios técnicos con soluciones óptimas en aquellos casos en los que el tránsito terrestre alcance niveles de conflicto. los artículos disponen principalmente lo siguiente:

- ***"ARTÍCULO 3- Rectoría en la administración y gestión de la red vial terrestre de Costa Rica.*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el rector en la administración y gestión de la red vial terrestre de Costa Rica correspondiéndole la formulación y planificación de las políticas y lineamientos en la materia.*

  Asimismo, corresponde al ministro rector la Dirección y Coordinación de los órganos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), que tengan a su cargo la gestión de infraestructura vial, de manera que la planificación y el desarrollo de proyectos se efectúe de manera articulada e integrada, con responsabilidades definidas y con herramientas que permitan constatar la vinculación entre los objetivos y planes propuestos y los presupuestos que se formulan.

  El Ministerio de Obras Públicas y Transportes elaborará el portafolio de proyectos estratégicos de la red vial terrestre de Costa Rica, que permitan la consecución de las políticas establecidas. Lo anterior bajo una visión integral, de amplia coordinación y rectora del sistema de transportes, que considere los diferentes modos del transporte, incluyendo el transporte ferroviario, aéreo, marítimo y fluvial, de forma que permita su conexión y la agilización de los procesos de intercambio entre estos y, por tanto, la adecuada intermodalidad del transporte en el país.
- ***ARTÍCULO 4- Coordinación para la adecuada funcionalidad de la red vial del país.*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus órganos adscritos, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, creada mediante el decreto de Coordinación interinstitucional del sector transporte e infraestructura N.º 40686-MOPT, deberán efectuar las acciones de coordinación que sean necesarias con las instancias a cargo de la planificación urbana nacional y los gobiernos locales, para que las labores de planificación de infraestructura vial se orienten a lograr la adecuada funcionalidad de la red vial del país; de manera que la red vial cantonal opere en forma integrada con la red vial nacional, buscando armonizar el desarrollo urbano con la infraestructura*

vial.

En el proceso de elaboración de los planes reguladores, las municipalidades podrán solicitar la colaboración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial con el objeto de lograr la correcta articulación del reglamento de vialidad para el plan regulador, con la planificación de escala nacional o regional, ya definida por el Ministerio.

- ***ARTÍCULO 5- Rectoría técnica.*** *Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercer la rectoría técnica sobre la infraestructura vial del país, en virtud de lo cual y sin perjuicio de las obligaciones asignadas a la Universidad de Costa Rica en el inciso e) del artículo 6 de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, N.º 8114, y sus reformas, deberá emitir, reformar, aprobar, actualizar y publicar la normativa técnica aplicable a la gestión de infraestructura vial.*

  Los deberes descritos en esta norma deben efectuarse de forma sistemática y permanente.

- ***ARTÍCULO 7- Clasificación funcional y competencias.*** *Para los efectos de la presente ley, las vías públicas terrestres según su función se clasificarán de la siguiente manera:*

  Red vial nacional: se clasifica en red vial estratégica y red vial complementaria. Su administración corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). La gestión de la infraestructura de esta red vial compete a dicho Ministerio y a sus órganos adscritos que estén habilitados por ley para la ejecución de obras de infraestructura vial.

  Red vial cantonal: se clasifican en calles urbanas, caminos vecinales y caminos sin acceso vehicular. La administración y gestión de la infraestructura de esta red vial corresponde a las municipalidades, en sus respectivas circunscripciones territoriales.

  Las otras instituciones descentralizadas del Estado que tengan funciones que se vinculen o requieran para su desarrollo la construcción de vías públicas, podrán ejecutarlas directamente o a través de terceros, siempre y cuando cuenten con la autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las municipalidades, según se trate. En estas labores se deberán ajustar a la normativa técnica emitida por dicho Ministerio para ese tipo de obras.

- ***ARTÍCULO 8- Integración de la red vial nacional.*** *Está integrada por las siguientes clases de redes viales:*

  Red vial estratégica

  Está constituida por la red de vías más importantes del país, ya que constituyen los ejes estructurantes de toda la red vial nacional; en virtud de que permiten la interconexión entre el sistema nacional de ciudades, de conformidad con el plan nacional de desarrollo urbano, así como también con las fronteras, puertos y aeropuertos. Se clasifica en red vial de alta capacidad y red vial de mediana capacidad.

  Red vial de alta capacidad

  Está conformada por todas aquellas vías que constituyen la principal red de ejes viales del país y que permiten la conectividad, movilidad y distribución de personas y mercancías entre las principales ciudades, centros de producción, puertos, aeropuertos y fronteras del país, lo cual unido a sus características físicas, las constituyen como los mayores y más importantes rutas de desplazamiento vehicular del país.

  Red de mediana capacidad

  Corresponden a esta clasificación las rutas que se constituyen como los ejes básicos de conexión y distribución a nivel regional. Generalmente parten o se pueden originar a partir de vías de alta capacidad y ayudan a distribuir el tránsito hacia o entre centros de producción secundarios, conectando además con poblaciones que constituyen las cabeceras cantonales, así como entre otros centros de población menores o secundarios.

  Red vial complementaria

  Son todas aquellas vías o rutas que garantizan la integración, conectividad o acceso capilar final del territorio del país, logran que este quede realmente interconectado a vías mayores.

- ***ARTÍCULO 9- Red vial cantonal.*** *Está conformada por los siguientes tipos de calles y caminos:*

  Calles urbanas

  Conjunto de vías que constituyen los cuadrantes o centros de las cabeceras de cantón y o distritos; se incluyen también los cuadrantes de poblaciones menores, barrios y zonas previamente urbanizadas. Corresponden a todas las vías públicas que existen dentro del poblado, pueblo o ciudad.

  Caminos vecinales

  Red de caminos públicos de la red vial cantonal que suministran acceso y movilidad a zonas o actividades económicas importantes.

  Inician y concluyen en caminos cantonales, también conectan distritos, cantones, poblaciones y caseríos, lo que hace que por estos caminos se distribuya la mayor parte de bienes y personas a nivel regional.

  Caminos sin acceso vehicular

  Son caminos públicos inaccesibles a vehículos automotores, en razón de sus características y condiciones físicas. También son denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo.

  La conservación de esta clase de caminos públicos es responsabilidad entera de los usuarios y beneficiarios directos y por lo tanto su extensión no se contabilizará para efectos de la asignación de recursos del impuesto único a los combustibles previsto en la Ley N.º 8114.

  A partir de esta clasificación funcional general de la red vial, las municipalidades concretarán, mediante sus planes reguladores, la funcionalidad de las vías municipales, de acuerdo con su relación con la zonificación de uso de suelo y otros criterios de planificación urbana.

- ***ARTÍCULO 11- Vías públicas existentes en zonas que ingresen en un régimen especial de protección.*** *Todos aquellos derechos de vía cuya titularidad primaria u originaria corresponde a las municipalidades o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ubicadas en áreas geográficas que por disposición del Poder Ejecutivo ingresen a un régimen especial de protección, mantendrán su destino y vocación; en consecuencia, continuarán bajo la administración del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de los gobiernos locales, según se trate de acuerdo con sus respectivas competencias. Las municipalidades, en lo que respecta a las vías de la red vial cantonal y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o sus órganos adscritos en lo que respecta a las vías de la red vial nacional deberán ejecutar las acciones pertinentes para su conservación y mejoramiento; de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. Tales vías estarán incorporadas en el Registro Vial regulado en la presente ley. Cuando otras instituciones decidan abrir vías requeridas para el cumplimiento de los objetivos propios del régimen especial de protección que ostentan; su planificación, diseños, construcción, administración y mantenimiento competerá a esas instituciones. Sin embargo, deberán someterse a la normativa técnica que establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estas vías serán incorporadas en el Registro Vial que mantiene la Secretaría de Planificación Sectorial, como una clasificación especial la cual no será contemplado para la distribución de los recursos a las municipalidades, provenientes del impuesto único a los combustibles, según lo dispuesto en la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, y en la Ley N.° 9329, Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.*

- ***ARTÍCULO 12- Vías privadas de uso público restringido.*** *Las vías privadas de uso público restringido deberán ajustarse a la normativa técnica y de seguridad vial que sobre la materia emita el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Corresponderá a los gobiernos locales ejercer los controles respectivos al otorgar los permisos de construcción o la patente comercial. Estas vías serán incorporadas en el Registro Vial que mantiene la Secretaría de Planificación Sectorial, como una clasificación especial la cual no será contemplada para la distribución de los recursos a las municipalidades,*

provenientes del impuesto único a los combustibles, según lo dispuesto en la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, y en la Ley N.° 9329, Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.

- ***ARTÍCULO 13- Uso temporal de terrenos privados como vías.*** *Los propietarios o poseedores de bienes inmuebles privados permitirán mediante el uso temporal de sus terrenos para ser utilizados como parte de la vía, cuando por razones de urgencia apremiante debidamente justificada o en virtud de una emergencia declarada, así lo requiera la respectiva Administración, con el objetivo de permitir la continuidad en la prestación del servicio. Lo anterior previa comunicación de la Administración correspondiente y con sustento en la respectiva recomendación técnica.*

  En estos casos se deberá indemnizar al propietario. La Administración respectiva deberá oficializar y publicar la metodología de indemnización a utilizar en estos supuestos. En caso de ser necesario, la Administración iniciará el proceso de expropiación a la mayor brevedad.
- ***ARTÍCULO 14- Registro Vial.*** *El Registro Vial de la Red Vial Terrestre de Costa Rica tendrá carácter oficial nacional y estará a cargo de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. En este se detallará la clasificación de las vías y demás aspectos que se definan en esta ley, así como en el reglamento, formularios y procedimientos que establezca el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*

  La incorporación de las vías a este Registro no les otorga el carácter de afectación de dominio público; su objetivo es conformar una base de datos ordenada y uniforme, que permita la modelación de flujos vehiculares, que facilite la toma de decisiones en el sector y coadyuve en una adecuada administración de los activos que integran la red vial del país.

  Con respecto a la red vial cantonal, este Registro permitirá de forma certera efectuar los cálculos para la distribución de los recursos a las municipalidades, provenientes del impuesto único a los combustibles, según lo dispuesto en la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, y en la Ley N.° 9329, Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal.

  Corresponde a las municipalidades efectuar el inventario vial de la red vial cantonal y gestionar su inscripción en el Registro Vial de Costa Rica. Las labores de inventario vial de la red vial nacional las debe efectuar el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el cual las registrará y clasificará según corresponda en orden a sus características, según lo dispuesto en los artículos 8 y 9 de esta ley.

  Para la realización de dichos inventarios se utilizarán los procedimientos y metodologías que al efecto establezca la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la cual deberá asesorar a los gobiernos locales en este campo.

  En el caso de proyectos en construcción por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en los que el derecho de vía esté definido, haya sido afectado para ese objetivo y se cuente con la titularidad de este, serán incorporados en el registro vial como vía en construcción, según corresponda de acuerdo con su clasificación respectiva.
- ***ARTÍCULO 15- Modificaciones en la clasificación de las vías registradas.*** *Cuando las características técnicas o funcionales de las vías incorporadas en el Registro Vial de Costa Rica sufran variaciones, que impliquen modificaciones en la clasificación dada según lo establecido en los artículos 8 y 9 de la presente ley, los gobiernos locales, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o sus órganos adscritos, efectuarán las gestiones pertinentes ante la Secretaría de Planificación Sectorial, para que se realice la respectiva reclasificación, lo cual respaldarán con los estudios técnicos que sustenten el cambio.*

  Cuando se modifique el trazado de una vía, respecto a aquellos tramos o secciones que, en virtud del cambio, dejan de formar parte de esta, la municipalidad, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o sus órganos adscritos, efectuarán las gestiones

pertinentes ante la Secretaría de Planificación Sectorial, para que se realicen los respectivos ajustes y cambios en el Registro Vial Terrestre de Costa Rica, lo cual respaldarán con los estudios técnicos que sustenten el cambio.

El ministro podrá efectuar la reclasificación de las vías de la red vial nacional cuando los estudios técnicos correspondientes avalen la nueva condición. Dichos estudios deberán ser elaborados por la Secretaría de Planificación Sectorial. Toda reclasificación deberá ser comunicada a las instituciones competentes de la administración de la vía y de la gestión de su infraestructura.

El Poder Ejecutivo establecerá vía reglamento los requisitos y procedimientos para efectuar el cambio de clasificación que establece este artículo, así como los elementos a contemplar en los estudios técnicos en los que se sustenta, incluyendo el proceso de consulta a los gobiernos locales, en aquellos supuestos en que una ruta cantonal deba transformarse en una ruta nacional, de conformidad con el interés público.

- ***ARTÍCULO 17- Vías peatonales.*** *Son todos aquellos espacios o tramos de la vía, de la red vial cantonal o nacional, autorizados para el tránsito de peatones. El aval, la implementación y su ejecución corresponde a la municipalidad respectiva o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según sus respectivas competencias.*

  Para la implantación de una vía peatonal se debe contar con una relación de necesidad o puntos de interés. Su objetivo principal es unir zonas de intensa actividad comercial, cultural y servicios. Debe evaluarse, asimismo, el impacto que produzca tal transformación en la movilidad general del sector.

  Se permite el tráfico vehicular en las vías peatonales únicamente para acceso a las viviendas de los residentes, para el transporte público si fuera una vía de uso mixto, vehículos de emergencias y para el servicio de carga y descarga de mercancías en los horarios o regulaciones que se estipulen en cada vía peatonal. Los diseños de las vías peatonales deben considerar esos factores, a fin de garantizar la seguridad de sus usuarios y el respeto de los derechos existentes.

  En estas vías se permite la circulación de la bicicleta, siempre y cuando se establezca claramente la prioridad de la movilidad peatonal sobre la movilidad de ese tipo de transporte y con la demarcación y barreras físicas según corresponda; para lo cual debe existir un análisis técnico con la recomendación pertinente.

- ***ARTÍCULO 18- Construcción y mantenimiento de las aceras.*** *Corresponderá a las instituciones a cargo de la gestión de la infraestructura vial, según sus respectivas competencias y normativa, velar por la construcción y el mantenimiento de las aceras en la red vial a su cargo; lo anterior sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Planificación Urbana, su reglamento y el Código Municipal.*

  Cuando las aceras estén vinculadas con otros espacios públicos, como plazas urbanas o vías peatonales, se permitirán, otros usos como actividades comerciales, o el paso de otros modos de movilidad debidamente segregados o demarcados, tal es el caso, de bicicletas, patinetas, patines, o similares, o bien, contar con zonas verdes y mobiliario urbano. Lo anterior de conformidad con el estudio técnico que así lo determine.

- ***ARTÍCULO 19- Vías con acceso restringido.*** *Los tramos de vías con acceso restringido son aquellas que ofrecen al usuario un tránsito directo con altas velocidades de operación. Solo podrán ser declaradas como tales si están clasificadas dentro del grupo de la red vial estratégica de alta capacidad.*

  El diseño de estos tramos está sujeto a los lineamientos generales emitidos por la Dirección General de Ingeniería de Transito y la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- ***ARTÍCULO 20- Accesos a las vías con acceso restringido.*** *Las propiedades que requieran acceso a este tipo de carreteras deberán realizarlo únicamente por medio de la calle marginal, la cual estará comunicada al tronco principal a través de los pasos a desnivel, siempre y cuando existan espacios disponibles para su debida construcción.*

  Las vías marginales pueden estar comunicadas entre sí por un paso transversal superior o inferior, o un carril de aceleración, sin que comuniquen a la carretera principal.

- ***ARTÍCULO 21- Prohibiciones en las vías con acceso restringido.*** *Se prohíbe en las vías con acceso restringido:*
  La circulación de los ciclistas, excepto que la vía cuente con carriles independientes debidamente segregados.
  El paso de los peatones a nivel.
  Las paradas del servicio de transporte público remunerado de personas, salvo cuando se ubiquen en vías de servicio, las cuales deben cumplir con toda la normativa de diseño establecida en los manuales o normativa técnica vigente que aplique, según lo defina el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
  Los accesos directos a estas vías, a las rampas de los pasos a desnivel, a las vías de servicio y carriles de cambio de velocidad.
- ***ARTÍCULO 22- Tramos de travesía requisitos para su designación.*** *Los tramos de travesía son aquellos tramos de una ruta nacional que atraviesa un centro poblacional o centro urbano, donde las condiciones de su entorno urbano, así como la presencia de peatones, comercios, estacionamientos, ciclistas y transporte público, modifican su funcionamiento.*
  La declaratoria de un tramo de travesía la efectuará el Ministro de Obras Públicas y Transportes, con sustento en los estudios técnicos que al efecto realice la Secretaría de Planificación Sectorial en conjunto con la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.
  Los criterios técnicos a considerar en tales estudios se definirán en el manual que al respecto emita el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- ***ARTÍCULO 23- Pares viales.*** *Se refiere a dos vías separadas entre sí, que posteriormente se integran nuevamente a una sola vía, cuando se requiere por condiciones especiales para separar los flujos vehiculares y los sentidos de circulación de una ruta nacional.*
  El ancho del derecho de vía del par vial estará definido por la sumatoria del derecho de vía de cada una de las carreteras que lo conforman.
  Cuando sea necesario mantener la continuidad funcional o de circulación vehicular de una ruta nacional, el Ministerio, como rector del sector, está autorizado para transformar una ruta cantonal en ruta nacional, con sustento en los estudios técnicos pertinentes y previa consulta a la municipalidad respectiva, conforme lo dispuesto en el artículo 15 de esta ley. Los criterios técnicos a considerar en tales estudios se definirán en el Manual que al respecto emita el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- ***ARTÍCULO 24- Promoción de la movilidad activa y el desarrollo sostenible.*** *Con el fin de promover la movilidad activa y el desarrollo sostenible, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y los gobiernos locales promoverán el desarrollo urbano orientado al transporte, incentivando y creando opciones a través de obras viales, para que la circulación de paso en los centros urbanos se realice en forma periférica o tangencial y no atravesando directamente dichos centros, a través de la infraestructura de distribución de flujos vehiculares como autopistas, anillos de circunvalación y similares, que se dispongan para estos efectos. Asimismo, se deberán realizar acciones para redefinir las vías nacionales, la señalización, el rescate y conservación de las rasantes, a la hora de mantener y reparar las vías urbanas, y aquellas otras acciones que técnicamente se consideren y se justifiquen como necesarias para la movilidad activa.*
- ***ARTÍCULO 25- Vías de uso exclusivo o preferente para el transporte público.*** *El Ministerio de Obrad Públicas y Transportes podrá designar vías o carriles destinados al uso exclusivo o preferente para el sistema de transporte público con enfoque en el desarrollo urbano orientado al transporte. Las instituciones competentes de la gestión de infraestructura vial tendrán a su cargo el diseño, construcción y conservación de estas vías, según sus respectivas competencias; lo anterior tomando en consideración las especificaciones técnicas necesarias para su adecuado funcionamiento.*
- ***ARTÍCULO 26- Derecho de vía.*** *El derecho de vía constituye un bien de dominio público y de uso común, imprescriptible, inembargable e inalienable, destinado a la*

construcción de los elementos de la infraestructura vial que se establecen en el artículo 52 de esta ley, el cual está afecto a la circulación de vehículos o el tránsito de personas o semovientes. También se colocarán en éste estructuras de mobiliario urbano e infraestructuras para servicios públicos.

El derecho de vía está comprendido entre los linderos que lo separan de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía. El MOPT publicará en su página web oficial, el derecho de vía de las rutas nacionales debidamente oficializado, el cual deberá mantenerse actualizado.

El ancho de las carreteras y de los caminos públicos será el que indiquen los departamentos técnicos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), sin que pueda ser menor de veinte metros (20 m) para las red vial nacional y de catorce metros (14 m) para la red vial cantonal, salvo para aquellas rutas y calles públicas, reconocidas, debidamente inventariadas, codificadas y georreferenciadas en rutas nacionales y cantonales, que consten en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de los gobiernos locales, así tengan menos de veinte metros (20 m) o catorce metros (14 m) de ancho, según corresponda, para su debida intervención, conservación, mejoramiento y rehabilitación, aplicando esta excepción únicamente para los caminos públicos actuales y debidamente registrados.

En lo que respecta a las calles urbanas, el derecho de vía será el que establezca el plan regulador de cada municipalidad y en ausencia de estos el que establezcan los reglamentos de desarrollo urbano emitidos por el ente rector en materia de urbanismo.

- ***ARTÍCULO 27- Declaratoria de vías públicas.*** *La declaratoria de vías públicas de la red vial nacional compete al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y de la red vial cantonal a las municipalidades del país, en el ámbito de su respectiva circunscripción territorial. Tal declaratoria se efectuará con respecto a vías de dominio público, afectas a ese uso público e incorporadas al régimen demanial mediante cualquiera de las siguientes formas:*

  Entregada por ley al servicio público.

  Expropiación, compra directa o donación, previo a una declaratoria de interés público.

  Mediante el acto de aceptación efectuado por acuerdo del concejo municipal de áreas y obras públicas cedidas en urbanizaciones y fraccionamientos.

  Áreas reservadas para tal fin, conforme lo dispuesto en esta ley y lo establecido en la Ley de Planificación Urbana, N.° 4240, y los planes reguladores.

  Por establecerlo así la cartografía nacional oficial, los mapas oficiales, en los reglamentos de desarrollo urbano de las municipalidades, la Ley de Planificación Urbana y sus reglamentos de alcance nacional, respecto a las vías ya entregadas al servicio público.

  Otras formas que establezca el ordenamiento jurídico.

  La declaratoria se realizará mediante acuerdo del concejo municipal, en el caso de las vías de la red vial cantonal y por el jerarca del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el caso de las vías de la red vial nacional, respaldado en los documentos que demuestren la titularidad del bien. Tal declaratoria se publicará en el diario oficial La Gaceta. Los órganos a cargo de la administración de la vía pública gestionarán su inscripción en el Registro Vial y la consecuente asignación del número de código de ruta y, en los casos que así corresponda, el número de código de la sección de control, ante la Secretaría de Planificación Sectorial

  La Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá oficializar y publicar la normativa técnica para llevar a cabo estas declaratorias.

- ***ARTÍCULO 28- Utilidad pública de la red vial estratégica.*** *Se declara de utilidad pública la franja de terreno con un derecho de vía de 100 metros de todas las rutas de la red vial estratégica, así como aquellas otras fajas de terreno que fueran necesarias para efectuar ampliaciones de esta, o las que se necesiten para habilitar rutas alternas en caso de cierres temporales de esta.*

Las carreteras de la red vial estratégica que colinden con terrenos públicos, donde la pendiente promedio a uno o a cada lado de la carretera fueran taludes ascendentes o descendentes con pendiente mayores al 50%, el derecho de las carreteras de la red vial estratégica que colinden con terrenos públicos, donde la pendiente promedio a uno o a cada lado de la carretera fueran taludes ascendentes o descendentes con pendiente mayores al 50%, el derecho de vía definido en el párrafo anterior, pasando en mejoras al ancho de la vía para mantenimiento y control, se aumentará en un 50% y para así facilitar y lograr realizar trabajos para la seguridad vial de quienes transiten la vía.

- ***ARTÍCULO 29- Áreas reservadas para vías públicas.*** *Para la construcción de vías públicas el Estado tendrá derecho a utilizar, sin indemnización alguna:*
  Los porcentajes señalados como reserva para tal fin, en las propiedades inscritas o pendientes de inscripción en el Registro Público.
  El porcentaje que establezcan las unidades técnicas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de las municipalidades, del área de terrenos de dominio público que otorguen el Estado o los gobiernos locales a título de concesión, o mediante cualquier acto dispositivo permitido en el ordenamiento jurídico, en favor de terceros. Esta reserva se aplicará en cualquier momento en las siguientes situaciones: a caminos de cualquier naturaleza o al aprovechamiento de fuerzas hidroeléctricas, o el paso de líneas telefónicas o de telecomunicaciones, para construcción de puentes o utilización de cursos de agua que fueran necesarios para el abastecimiento de poblaciones, abrevaderos de ganado o irrigación, o para cualquier otra finalidad de utilidad pública. Otras áreas reservadas por ley para estos efectos.
  Las restricciones y cargas irán aparejadas a la inscripción de la finca afectada, quedando obligado el funcionario a quien corresponde otorgar la escritura o suscribir el mandamiento inscribible a dejar constancia de estas. El Registro Público no inscribirá el título si en este no constan dichas restricciones y cargas.
- ***ARTÍCULO 30- Autorización de traspaso gratuito de fajas de terreno para derecho de vía.*** *Las instituciones autónomas, semiautónomas, gobiernos locales y demás personas jurídicas de derecho público quedan autorizadas a traspasar gratuitamente, las fajas de terreno de su propiedad, necesarias para los derechos de vía.*
  Igualmente quedan autorizadas para otorgar, sin pago alguno, servidumbre en sus propiedades y para conceder la explotación de materiales necesarios, para obras de servicio público, tales como tajos y depósitos de grava, así como el paso de cañerías, acueductos, oleoductos, instalaciones eléctricas o de telecomunicaciones, elementos de infraestructura vial y demás obras de bien público.
- ***ARTÍCULO 31- Administración del derecho de vía.*** *La custodia, protección, vigilancia, las gestiones correspondientes a los desalojos administrativos, el retiro y demolición de bienes que hagan uso indebido del derecho de vía, así como la emisión de alineamientos y todo tipo de permisos referentes a los usos del área del derecho de vía de red vial nacional, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En lo que respecta a las vías que integran la red vial cantonal, tales competencias estarán a cargo de los gobiernos locales, en las áreas de su circunscripción territorial.*
- ***ARTÍCULO 32- Protección del derecho de vía.*** *Queda prohibido sembrar árboles dentro de la zona libre necesaria del derecho de vía, cuyo diámetro en su madurez sea mayor a diez centímetros.*
  El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sus órganos adscritos, o bien, los gobiernos locales, según corresponda, deberán remover todo obstáculo incluidos los árboles que se encuentren en zona libre necesaria del derecho de vía, esto incluye las áreas de protección de ríos y quebradas, siempre y cuando dichos obstáculos represente un riesgo para la estabilidad estructural de puentes, vías, o un peligro potencial para los usuarios de la vía sea contrario a los fines para los que el derecho de vía ha sido creado y que se notifique al Minae de la situación, debiendo ejecutar todas las acciones necesarias para garantizar el libre tránsito y la seguridad vial.
  En el caso de maleza o árboles que impidan la visibilidad de la vía y de los dispositivos

de control de tránsito o que amenacen la integridad física de peatones o conductores, tales instituciones los removerán, sin que para ello deba mediar trámite alguno ante ninguna institución pública. En aquellos casos de especies con alguna protección especial otorgada por las autoridades competentes, se procederá de conformidad con la normativa que al efecto se encuentre vigente.

Cuando se detecten obstáculos de difícil o compleja remoción, o bien, si se trata de árboles que no puedan removerse por razones históricas, la Administración deberá ubicar dispositivos de seguridad para la protección de los usuarios y Conavi en su rol de mantenimiento será responsable del control de riesgos de la dinámica de la especie o especies con las características indicadas.

- ***ARTÍCULO 33- Prohibiciones en el derecho de vía.*** *Queda terminantemente prohibido al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a los gobiernos locales otorgar permisos o derechos de ocupación, disfrute, uso o simple posesión del derecho de vía o ejercer actos que impliquen en cualquier forma tenencia de las vías públicas. Lo anterior salvo cuando sea necesario por razones de interés público, siempre y cuando no implique una desmejora en la disposición del bien y no se afecte la prestación del servicio al que está afecta la vía pública; en cuyo caso el permiso se otorgará a título precario.*
- ***ARTÍCULO 34- Custodia y vigilancia del derecho de vía.*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los gobiernos locales, según corresponda, podrán quitar o remover cualquier bien que se encuentre dentro del derecho de vía con el propósito de hacer uso indebido de este. Las acciones se consignarán en un acta, que contendrá la fecha, ubicación de los bienes, cantidad y características, presunto infractor si pudiese ser identificado y funcionarios a cargo del acto, entre otros datos e incidencias que se consideren necesarias. El acta se notificará al infractor procediendo con los trámites de notificación dando un plazo de quince días hábiles para que se apersone al retiro de los bienes removidos.*

  En el caso de estructuras de difícil remoción el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los gobiernos locales notificarán al infractor para que retire o demuela dichos bienes, otorgándole un plazo de quince días hábiles para tales efectos. Lo mismo hará cuando se trate de establecimientos comerciales o industriales; casos en los cuales podrá pedir además a las autoridades administrativas correspondientes la cancelación de la patente y el cierre del establecimiento y éstas cumplirán debidamente esa sanción.

  Una vez reestablecido el derecho de vía y habiéndose efectuado previo procedimiento que al efecto establezca la Administración, la cancelación por los daños y perjuicios que hubiere causado a los bienes públicos, el interesado podrá gestionar ante el gobierno local respectivo un nuevo permiso de funcionamiento.

  Cuando lo que esté invadiendo el derecho de vía sean casas de habitación que estén en uso, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los gobiernos locales, según se trate, coordinarán con las instituciones gubernamentales involucradas en el ámbito de vivienda y asistencia social, para que efectúen las acciones que en derecho correspondan con las familias involucradas. Realizado lo anterior, notificarán al infractor para que por su cuenta desaloje, demuela y retire esos bienes, otorgándole un plazo de dos meses para que ejecute dicha acción. De no efectuarlo en ese plazo, la Administración procederá a la demolición y remoción de las estructuras respectivas.

  Vencidos los plazos antes establecidos sin que el infractor se apersone a retirar los bienes decomisados o a efectuar la demolición, la Administración dispondrá de estos bienes para su propio uso, donación o desecho y dejará constancia de ello mediante el levantamiento del acta respectiva.

  El Ministerio de Seguridad Pública brindará toda la colaboración y apoyo que se requiera para la ejecución de dichos actos.

  En caso de que no sea factible identificar al infractor o ubicar su residencia o lugar de trabajo, la notificación se efectuará mediante publicación en el diario oficial La Gaceta, por tres veces consecutivas y los términos se contarán a partir de la última.

Las acciones al amparo de esta ley que ejecute la Administración para recuperar o resguardar el derecho de vía no le acarrearán responsabilidad alguna. Nadie podrá reclamar mejoras ni indemnizaciones de ningún tipo, por las obras que haya ejecutado de manera ilícita dentro del derecho de vía. Lo anterior salvo que la Administración determine, mediante un acto razonado, que va a aprovechar y utilizar las construcciones que hubieren sido levantadas por el infractor, caso en el cual sí le indemnizará.

- ***ARTÍCULO 35- Reapertura de la vía.*** *Cuando de manera ilegal se cierra una vía pública, para su reapertura el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los gobiernos locales, según se trate, verificará si el inmueble está inscrito a nombre del Estado, o si ha sido donado o cedido a este mediante documento idóneo, o bien, si cuenta con la declaratoria de vía pública de conformidad con el artículo 27 del presente cuerpo normativo. Si no fuera así, corroborará por las vías que sean necesarias, si constituye un bien de dominio público destinado al tránsito de personas o vehículos.*

  Con sustento en lo anterior, dará audiencia al infractor y si se comprobara que se trata de una vía pública y fue cerrada sin la debida autorización, el Ministerio o la municipalidad ordenará la reapertura en un plazo perentorio no mayor de tres días hábiles y en rebeldía del obligado, ejecutará por su cuenta la orden y cobrará su costo más el cincuenta por ciento de recargo.

  Contra la resolución del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o del respectivo gobierno local cabrán los recursos administrativos previstos en la Ley General de la Administración Pública o el Código Municipal, según se trate. Esta información únicamente regirá para la reapertura de la vía, dada su trascendencia pública, pero, en lo judicial, no tendrá un valor distinto al otorgado por los tribunales, de conformidad con sus facultades.

  Si se comprueba que se trata de un terreno propiedad privada, la Administración de inmediato efectuará las acciones pertinentes para activar el proceso de gestión del suelo que corresponda, incluida la expropiación, en caso que así lo requiera el interés público.

- ***ARTÍCULO 36- Obligaciones de los poseedores de inmuebles adyacentes al derecho de vía.*** *Todos los poseedores de bienes inmuebles, por cualquier título, están obligados a:*

  Recibir y dejar discurrir dentro de sus predios, las aguas de los caminos cuando así lo determine la topografía del terreno, evidenciando la existencia de un cauce que permite discurrir las aguas provenientes del derecho de vía. El caudal que deberá recibir ese corte de agua está definido por la cuenca tributaria establecida por la topografía natural del terreno a ese punto. La Administración está en la obligación de realizar las obras que técnicamente correspondan en el derecho de vía para habilitar ese paso y para no afectar en demasía el terreno existente. Cuando dichas obras deban ser ejecutadas en propiedad privada aplicarán las disposiciones del artículo 53 de esta ley.

  A limpiar la vegetación de sus fundos que invada el derecho de vía y al descuaje de los árboles ubicados en sus propiedades, que den sombra a la calzada de los caminos públicos o que afecten la visibilidad o seguridad de los usuarios de las vías. Asimismo, deberán descuajar las cercas naturales cada año. Cuando lo considere necesario, la Administración efectuará los requerimientos respectivos y emitirá las instrucciones que correspondan para el mejor cumplimiento de esa obligación.

  Cuando los fundos estén inmediatos a los desagües de un camino, queda prohibido a los poseedores de tales fundos arrojar basura o materiales que tapen o perturben el funcionamiento del sistema de drenaje pluvial de las vías.

  Está prohibido, asimismo, que tales poseedores ejecuten obras que tengan como consecuencia la obstrucción total o parcial de esos desagües. Si se detecta el incumplimiento de esa disposición, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la municipalidad, según corresponda, notificará al poseedor de los inmuebles correspondientes su deber de remover tales obras y de restituir los desagües a su estado

anterior, para lo cual se otorgará un plazo prudencial, a criterio de la entidad y según la naturaleza de la labor por realizar.

Si el poseedor no cumpliere en el plazo otorgado, la Administración ejecutará el trabajo y cobrará su costo más un 50% de recargo. En los supuestos en que por las condiciones de funcionalidad de la estructura se requiere actuar de inmediato, la Administración ejecutará el trabajo, dejando constancia de los hechos y procederá a efectuar el cobro antes mencionado. Con base en un estudio técnico previo, la Administración fijará el costo y dará audiencia al poseedor previo a su cobro.

Las intimaciones de pago se efectuarán conforme lo establecido en el numeral 150 de la Ley General de la Administración Pública. La certificación emitida por el jerarca de la institución sobre la suma adeudada, que no sea cancelada en el plazo establecido en las respectivas intimaciones de pago, constituirá título ejecutivo.

Contribuir a través de la respectiva tasa por valorización del terreno en virtud de las mejoras realizadas a las vías, en el caso de vías existentes, o bien, con la construcción de nuevas vías. El importe correspondiente a la tasa de valorización será un porcentaje del incremento de la plusvalía, producto del impacto positivo que tuvo la obra respecto al inmueble.

El cálculo será efectuado por el ente encargado de la construcción de las obras, el cual podrá establecer la procedencia o no del cobro, de acuerdo con la reglamentación que regula la materia. En el reglamento respectivo se establecerán los parámetros generales de cobro, los cuales se tomarán como base para que el ejecutor del proyecto realice el estudio técnico correspondiente, que determinar si procede el pago y el porcentaje a cobrar. El reglamento respectivo también establecerá el mecanismo de cobro y el ente encargado de la recaudación.

Dichos recursos se utilizarán preferencialmente para el financiamiento de los costos de las obras. Solo se podrá cobrar una vez por cada obra realizada y este cobro podrá ser diluido en el tiempo hasta 5 años.

Se podrá aplicar contribución por valorización a los propietarios cuyos bienes inmuebles vean aumentado su valor, gracias a la construcción de sistemas de transporte público masivo, así como a la infraestructura complementaria al mismo.

- ***ARTÍCULO 37- Daños en los elementos de infraestructura vial.*** *Toda alteración o daño que causen personas físicas o jurídicas en los elementos de infraestructura vial deberán ser reparados de inmediato por el responsable, sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que la Administración ejecute al efecto.*
- ***ARTÍCULO 38- El alineamiento y la línea de construcción.*** *Toda construcción frente a vías públicas deberá sujetarse al alineamiento que fijará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o el gobierno local, según corresponda. Esa fijación deberá hacerse dentro del mes siguiente a la fecha de presentación de la solicitud respectiva.*

  El Ministerio de Obras Públicas y Transportes o gobiernos locales verificarán el derecho de vía cuya titularidad ostenta el Estado y el alineamiento lo otorgarán sobre el límite del derecho de vía del cual es titular. La línea de construcción la fijarán los gobiernos locales, conforme los retiros previstos en el régimen urbanístico local.

  Cuando se gestiona un alineamiento, la Administración verificará la existencia de algún proyecto de ampliación de la vía en el sitio, que se encuentre en desarrollo o esté pronto a desarrollarse y, si cuenta con los recursos económicos para respaldar la adquisición de la franja que se requiere para tales efectos, iniciará el proceso de compra directa o expropiación de esta y el alineamiento se otorgará conforme la nueva línea que define el derecho de vía, considerando tal ampliación. Si no existieran recursos económicos para gestionar el suelo necesario para la adquisición, se gestionará una donación gratuita o se consignará en el plano la futura afectación, conforme lo dispuesto en el artículo siguiente.
- ***ARTÍCULO 39- Previsión vial.*** *Al definir el alineamiento, la Administración podrá incorporar información relativa a proyectos incluidos en los planes viales que, de llegar a construirse, pasarían por la propiedad de que se trate; sin embargo, lo anterior no*

representa limitación alguna para el uso de la propiedad, ni para la ejecución de la construcción.

- ***ARTÍCULO 40- Autorización de acceso a la vía pública.*** *Toda construcción o edificación que se pretenda ejecutar frente a las vías públicas de la red vial nacional o cantonal existentes o en proyecto, requerirán la previa autorización de acceso a la vía pública, emitida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o bien por los gobiernos locales, según el área de su circunscripción territorial.*
- ***ARTÍCULO 41- Cruces sobre líneas férreas.*** *Ninguna empresa de ferrocarril podrá oponerse a que sus líneas sean cruzadas a nivel, en cualquier forma, por otras vías férreas, por canales, por caminos u oleoductos y acueductos, siempre que la obra se haga por cuenta del interesado conforme a requisitos técnicos emitidos por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer).*

  El Incofer está en la obligación de colocar los elementos de seguridad vial que correspondan en los cruces de las líneas férreas sobre las vías públicas. Cuando ese instituto no cuente con los recursos necesarios para ello, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sus órganos adscritos, o bien, los gobiernos locales podrán disponer recursos para tales efectos, previa coordinación con dicho instituto.
- ***ARTÍCULO 42- Venta o permuta de sobrantes.*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en nombre del Estado y con intervención de la Procuraduría General de la República, podrá autorizar la venta o permuta de sobrantes de bienes inmuebles adquiridos para algún fin de utilidad pública y que se hayan hecho innecesarios para dicho fin. Lo mismo podrán hacer los gobiernos locales, sin intervención de la Procuraduría General, en relación con los sobrantes de las vías bajo su competencia, que se encuentren en la misma circunstancia. Lo anterior una vez que la Administración determine mediante acto razonado que el bien ya no se requiere para un fin de utilidad pública. En ambos casos, estas ventas o permutas se harán sobre la base del avalúo hecho por el personal especializado de la respectiva Administración o, en su defecto, por la Dirección General de Tributación.*

  Las permutas podrán hacerse directamente. Con respecto a la venta, la Administración comunicará su interés de venderlo mediante un aviso en el diario oficial La Gaceta, para que el dueño original o sus causahabientes, así como los colindantes del inmueble, manifiesten por escrito, en el plazo que otorgue la Administración, si tienen interés en comprarlo.

  Se le dará prioridad al dueño original o a sus causahabientes en la venta, la cual se efectuará de manera directa. Si estos no manifestaren en el plazo otorgado interés en comprar, se le venderá al colindante.

  Si hubiera más de un colindante interesado en comprar, la venta se hará mediante el proceso de remate, según los procedimientos establecidos en la Ley de Contratación Administrativa, excepto en lo relativo a la invitación a participar en éste, la cual se efectuará únicamente a los colindantes que externaron su interés en adquirir el bien.

  En caso de que no se concretara ninguno de los procesos antes descritos, los terrenos urbanos sobrantes podrán ser ofrecidos a las entidades autorizadas del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda, a fin de que analicen la viabilidad técnica de adquirirlos para proyectos de vivienda. En este caso, de existir interés, se podrá realizar una venta directa o una donación a los gobiernos locales u otra institución pública para cumplir con los fines de dicha institución.

  Si el Sistema Financiero Nacional para la Vivienda no manifestara interés en la compra, la venta se efectuará mediante subasta pública, según los procedimientos establecidos en la Ley de Contratación Administrativa.

  En los casos de venta o permuta de terrenos públicos si el inmueble de que se trate no estuviera inscrito a nombre del Estado o de los gobiernos locales y se hace constar esa circunstancia, se tendrá como título suficiente la escritura de traspaso a fin de que pueda inscribirse, lo cual se hará siempre sin perjuicio de tercero, de mejor derecho y lo mismo se observará cuando el Estado compre terrenos, destinados al servicio

público, que no estuvieren inscritos, o se trate de derechos proindivisos.

- ***ARTÍCULO 43- Obras a desarrollar en el derecho de vía por prestatarios de servicios públicos o de telecomunicaciones.*** *Todo prestatario de servicios públicos u operador o proveedor de servicios de telecomunicaciones ya sea persona física o jurídica, pública o privada requerirá el permiso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, o del gobierno local, según corresponda, para ejecutar obras en el derecho de vía destinadas a la prestación de servicios públicos o de telecomunicaciones, tales como la colocación de postes para el suministro de energía eléctrica o para la operación y prestación de servicios de telecomunicaciones; así como las redes o instala¬ciones subterráneas destinadas a los servicios públicos de alumbrado, energía, agua, alcantarillado pluvial, sanitario, redes de telecomunicaciones, entre otros.*

  Asimismo, se requerirá tal permiso para la instalación de pajas de agua, acometidas eléctricas, redes de telecomunicaciones y otras instalaciones requeridas para efectuar la conexión de servicios públicos o servicios de telecomunicaciones a las edificaciones de los usuarios de tales servicios. Solo se brindarán dichos permisos a gestión de los prestatarios de servicios públicos o de los operadores y proveedores de telecomunicaciones.

  En casos de urgencia, en los cuales los prestadores del servicio público o los operadores y proveedores de servicios de telecomunicaciones, deban actuar de forma inmediata, a fin de que no se interrumpa la prestación del servicio a su cargo, no se requerirá dicho permiso. En esos casos, la entidad respectiva efectuará una comunicación oficial al Ministerio de Obras Públicas y Transportes o al gobierno local, dentro del día hábil siguiente al acaecimiento del evento, en la que justifique la urgencia e informe sobre la naturaleza de los trabajos, afectación al derecho de vía, plazo de ejecución de los trabajos y plazo de reparación de la vía.

  Una vez efectuados los trabajos, los prestadores del servicio público o los operadores y proveedores de servicios de telecomunicaciones restituirán la vía al mismo estado en que estaba antes de la ejecución de las obras. Si la reparación no se ejecuta o se hace conforme a las especificaciones técnicas correspondientes, se efectuará un apercibimiento para que se realicen las acciones correctivas, para lo cual se le otorgará un plazo prudencial según la naturaleza y complejidad de las obras.

  El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y los gobiernos locales están autorizados para efectuar la reparación o las acciones correctivas, ante la inacción de los prestadores del servicio público o los operadores y proveedores de servicios de telecomunicaciones, en cuyo caso cobrarán a estos su costo más un 50% de recargo. Para tales efectos le darán una audiencia escrita, en la cual se determinará el adeudo y se efectuarán las respectivas intimaciones de pago. La certificación que determine el adeudo constituirá título ejecutivo, en caso que haya que acudir a la vía judicial.

  En todo caso debe cumplirse con la normativa técnica que regula la ejecución e instalación de tales obras, las empresas de servicios públicos deben entregar luego "planos us built" georreferenciados de la infraestructura que construyo para conocer la ubicación exacta de esos elementos.

  Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a los gobiernos locales a ejecutar en el derecho de vía, obras de infraestructura de canalización subterránea para la prestación de servicios de telecomunicaciones, de conformidad con el bloque normativo vigente para el desarrollo de este tipo de infraestructura.

  Para su uso, los operadores y proveedores de servicios de telecomunicaciones deberán cancelar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes o a los gobiernos locales respectivos, un canon por dicho arrendamiento, cuyo valor será fijado por la Dirección General de Tributación conforme a las disposiciones del artículo 79 de la Ley N.° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep).

  De igual modo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los gobiernos locales podrán otorgar permisos de uso del derecho de vía para la ejecución de obras de infraestructura de telecomunicaciones, en el tanto ello no afecte el destino y vocación

al que se encuentran afectas las vías públicas. Para esto, podrán cobrar el respectivo canon por dicho arrendamiento, al permisionario que ha ejecutado la obra, en los mismos términos del artículo 79 de la Ley N.° 7593, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (Aresep).

- ***ARTÍCULO 44- Ejecución coordinada de obras.*** *Los instrumentos de planificación atinentes a la gestión de infraestructura vial de corto, mediano y largo plazo estarán disponibles para la ciudadanía, en las páginas oficiales de cada una de las instituciones encargadas, los prestatarios de servicios públicos que tengas proyectos a desarrollar a su cargo deberán consultar y verificar si existen proyectos en las mismas vías públicas y en los mismos períodos o posteriores, y deberán coordinar con la institución competente la gestión de la obra de infraestructura vial, para definir conjuntamente los plazos para la ejecución coordinada de las obras de la manera más eficiente, razonable y conforme en la priorización de estas.*

  Asimismo, los prestatarios de servicios públicos tomarán en consideración las proyecciones o cartera de proyectos de las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial, para programar y presupuestar los mejoramientos que las infraestructuras de servicios públicos requieran, de manera que la intervención se haga de forma coordinada y así evitar que se causen afectaciones a la infraestructura vial para realizar este tipo de obras.
- ***ARTÍCULO 45- Uso compartido de instalaciones.*** *Los prestatarios de servicios públicos permitirán el uso de las instalaciones de su propiedad que estén ubicadas en el derecho de vía, para la colocación de elementos de infraestructura vial, sin costo alguno, con el objetivo de lograr un mejor aprovechamiento de los recursos. Lo anterior en el tanto ello no afecte la prestación de los servicios públicos a su cargo y resulte técnicamente viable.*
- ***ARTÍCULO 46- Ubicación de servicios públicos y de telecomunicaciones en el derecho de vía.*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes definirá, mediante reglamento, los retiros, distancias, profundidades y espacios en que se ubicarán las instalaciones para servicios públicos y de telecomunicaciones, en el derecho de vía de la red vial nacional. EL MOPT deberá establecer y regular la operatividad del Sistema de Información Georreferenciada que estará bajo su administración, mediante el cual se registrarán tales instalaciones.*

  Los gobiernos locales deberán aplicar el reglamento anterior, en lo que respecta a las vías de la red vial cantonal, incluyendo dentro del registro vial municipal la información relativa a la ubicación de tales instalaciones.

  Las entidades a cargo de la prestación de servicios públicos y de telecomunicaciones están obligadas a brindar la información que sea necesaria para el debido funcionamiento de dicho sistema; el cual, a su vez, constituirá un instrumento de obligada consulta a los efectos de la planificación, diseño y ejecución de las obras a su cargo, así como de las instituciones encargadas de la gestión de infraestructura vial.
- ***ARTÍCULO 47- Relocalización de servicios públicos y de telecomunicaciones.*** *Cuando sea necesaria la relocalización de servicios públicos y de telecomunicaciones, en virtud de requerirse ampliaciones en la vía pública o la ejecución de obras de infraestructura vial en esta, será responsabilidad de las entidades prestatarias de tales servicios realizar tal relocalización, conforme sus competencias y zonas de acción.*

  Para tales efectos, el MOPT, sus órganos adscritos o el gobierno local respectivo, les comunicará con la debida anticipación y se efectuarán las acciones de coordinación que sean necesarias, a fin de que los prestatarios de dichos servicios puedan presupuestar el costo del traslado. Ante la inacción de los prestatarios de los servicios, se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a sus órganos adscritos o a los gobiernos locales a cubrir tales costos y a solicitar posteriormente el reembolso correspondiente más un 50% de recargo.

  El Ministerio de Obras Públicas y Transportes o los respectivos gobiernos locales deberán, de igual manera, coordinar con los demás prestatarios de servicios públicos y

de telecomunicaciones, la realización de aquellas obras que afecten sus activos o la prestación del servicio.

- ***ARTÍCULO 48- Obras a desarrollar por administrados que por su naturaleza deben ubicarse en el derecho de vía.*** *Para la realización de obras en el derecho de vía, tales como tuberías de aguas tratadas, entre otras, se requerirá la autorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o del gobierno local, según corresponda. El interesado deberá rendir una garantía cuyo monto será definido por las dependencias técnicas competentes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o de los gobiernos locales, por las obras a realizar en el derecho de vía. Cuando se trate de obras a ejecutar en la red vial nacional, tal garantía se rendirá en favor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o sus órganos adscritos.*

  El objetivo del citado depósito es garantizar la correcta ejecución de las obras de reparación de la carretera u otras afectaciones ocasionadas en el derecho de vía, con el fin de lograr que queden en las mismas condiciones en que se encontraban antes de la intervención.

  Están habilitados el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sus órganos adscritos o bien los gobiernos locales para ejecutar tal garantía, de ser necesario y utilizar los recursos en las reparaciones que correspondan.
- ***ARTÍCULO 50- Registro histórico de la información de los proyectos de infraestructura vial.*** *Las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial deberán mantener un registro informático histórico, georreferenciado, de toda la información recolectada relacionada con proyectos, incluyendo estudios básicos de prefactibilidad y factibilidad y diseños presentados con propuestas aprobadas o improbadas, así como mediciones de desempeño.*

  En el caso de la red vial nacional, el archivo estará a cargo de la Secretaría de Planificación Sectorial. Las dependencias competentes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y demás órganos adscritos a este, a cargo de la gestión de infraestructura vial, le proporcionarán toda la información necesaria para ello. Dicha Secretaría podrá definir los requerimientos de formato técnico e informático para el reporte de los datos que se le debe brindar, con la finalidad de asegurar compatibilidad y comparabilidad, y generar una plataforma digital que pondrá a disposición de la población, que contendrá el resumen de los datos de gestión de infraestructura vial proporcionados de forma centralizada y estandarizada, gratuita y de fácil comprensión.

  Los órganos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a cargo de la gestión de infraestructura vial están autorizados para ceder personal de apoyo a la Secretaría de Planificación Sectorial en condición de préstamo, así como para realizar traslados de fondos y contrataciones para el soporte de tal actividad.

  En el caso de la red vial cantonal, cada gobierno local será responsable de mantener ese Registro, el cual también estará a disposición de la ciudadanía.
- ***ARTÍCULO 51- Elementos que conforman la infraestructura vial.*** *Los elementos que conforman la infraestructura vial son los siguientes:*

  La estructura de pavimento.

  Los puentes, viaductos, túneles, alcantarillas y las demás estructuras de drenaje, de retención, geotécnicas y de otra naturaleza requerida para la operación de la vía, estaciones para el cobro de peaje, estaciones de pesaje, y todas aquellas otras obras de infraestructura vial complementaria que técnicamente se sustenten.

  La señalización vertical y horizontal, las barandas de seguridad, la iluminación y los demás elementos para mejorar la seguridad vial.

  Las bahías para autobuses, vías exclusivas o carriles para el transporte público, instalaciones de espera para usuarios, paradas y nodos de integración y los demás elementos asociados al transporte público que utilice el derecho de vía, así como las vías marginales.

  Las aceras, ciclovías, vías peatonales, puentes peatonales, pasarelas y áreas verdes y de ornato y otros elementos para el servicio de los usuarios no motorizados.

Las áreas de descanso y servicio para el bienestar de los usuarios de las vías públicas (paradores).
Redes de servicios públicos.
Redes de Telecomunicaciones.
Cualquier componente orientado a la protección de la fauna silvestre.
Otros que técnicamente determine el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- ***ARTÍCULO 52- Servidumbre de elementos de infraestructura vial.*** *Se entiende por servidumbres para elementos de infraestructura vial, el derecho de utilizar franjas ubicadas en terreno privado o público, distinto al derecho de vía colindante, cuyo fin es soportar la construcción de un elemento de infraestructura vial indispensable para el funcionamiento de la vía.*

  Los propietarios de predios colindantes con el derecho de vía están obligados a permitir estas servidumbres y el Estado se obliga a indemnizar y a realizar todas las obras de mitigación que al efecto se requiera, así como a dar mantenimiento al elemento construido. Todo lo anterior deberá acordarse en un instrumento idóneo para esos efectos.
- ***ARTÍCULO 53- Sistema de gestión de activos viales.*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes y sus órganos adscritos que participen en la ejecución de obras de infraestructura de la red vial nacional deberán implementar un sistema de administración de activos viales, el cual estará bajo su administración.*

  El MOPT mediante reglamento establecerá los mecanismos de operación de ese sistema, de manera que permita una acción coherente y articulada, en el desarrollo de obras de infraestructura vial, por parte de cada una de las Instituciones a cargo de éstas y que permita monitorear los avances anuales de cada una de sus etapas.

  Tales instituciones deberán incluir dentro de su planificación y presupuesto operativo, la dotación de todos los recursos necesarios para asegurar la implementación y sostenibilidad del sistema de gestión de activos viales.
- ***ARTÍCULO 57- Instrumentos de planificación de la infraestructura vial en la red vial cantonal y su jerarquía.*** *Los gobiernos locales planificaran la infraestructura de la red vial cantonal dentro de los límites de su respectiva circunscripción territorial, lo cual efectuarán con una visión de largo, mediano y corto plazo; a través de los planes viales quinquenales de conservación y desarrollo (PVQCD) y demás instrumentos de planificación que los regulan; lo anterior en coordinación o coherencia con los instrumentos de planificación que al efecto se hayan instituido para la red vial nacional.*
- ***ARTÍCULO 58- Fases del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura vial nacional y cantonal.*** *La formulación, programación, presupuestación y ejecución de los proyectos de inversión de infraestructura vial en sus distintas etapas del ciclo de vida, corresponderá a las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial, según se trate de acuerdo con sus competencias. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes emitirá la normativa técnica sobre la elaboración de los proyectos viales en sus distintas fases, la cual deberá actualizarse de manera permanente, así como de los procedimientos administrativos necesarios en las distintas etapas asociadas al planeamiento, estudios, diseño y ejecución de las infraestructuras.*

  En lo que respecta a la red vial nacional, las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial acatarán las normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública que al efecto emita el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, así como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para las distintas fases del proceso de gestión de infraestructura vial, según la naturaleza de los proyectos.
- ***ARTÍCULO 59- Identificación del proyecto con los instrumentos de planificación.*** *Todo estudio de preinversión propuesto por las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial de la red vial nacional debe corresponder a iniciativas identificadas en el Plan Nacional de Transportes, así como en los planes de mediano y corto plazo.*

  En lo que respecta a la red vial cantonal, tales estudios deberán ser congruentes con

los planes viales quinquenales de conservación y desarrollo (PVQCD) y los instrumentos de planificación que rigen para los gobiernos locales.

- ***ARTÍCULO 60- Recursos para actividades de planificación.*** *Las instituciones a cargo de la gestión de proyectos de infraestructura vial de la red vial nacional están autorizadas para utilizar sus recursos presupuestarios y podrán gestionar el préstamo y/o reubicación de puesto en forma temporal, para la preparación de los requerimientos necesarios con el fin de cumplir los requisitos de presentación de solicitudes de incorporación de proyectos en los sistemas de planificación. Esta autorización tiene el objetivo de promover la continuidad del personal encargado de la planificación en el proceso de ejecución posterior de los proyectos.*
- ***ARTÍCULO 63- Relaciones de coordinación.*** *Las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial deberán efectuar una planificación coordinada sobre la ejecución de obras en las vías, a fin de tomar las previsiones respectivas para causar el menor impacto posible a los usuarios, mediante la definición de vías alternas, regulación del tránsito vehicular y cualquier otra acción que técnicamente sustentada facilite este fin.*

  Asimismo, en orden al impacto que provoquen las actividades que realicen, según la clasificación de las vías, se efectuará esa coordinación en lo relativo a cierres de vías temporales, horarios para la carga y descarga de bienes y materiales con o sin horario restringido, horarios para la recolección de basura, operación de zonas de aparcamiento y parquímetros, zonas especiales de parqueo, paradas y zonas de abordaje y des abordaje de pasajeros, terminales de transportes, zonas de interconexión entre los diversos modos de transporte, zonas de seguridad vial, mejoras para la movilidad peatonal y la movilización de personas con discapacidad y eliminación de obstáculos viales.

  Las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial podrán utilizar sus recursos para invertir en vías que sean competencia de otras instituciones, cuando esta inversión sea necesaria para mitigar la afectación temporal que una actividad de construcción o conservación tenga sobre la prestación del servicio público e interés público. Para este efecto, la institución que desee intervenir la vía deberá contar con la justificación técnica pertinente, así como la autorización de la institución que ostente la competencia sobre la vía de que se trate, la cual será responsable de la conservación ulterior de la inversión.
- ***ARTÍCULO 64- Autorización para la remoción de obstáculos para la ejecución de obras de infraestructura vial.*** *Para el debido cumplimiento de sus cometidos, las instituciones públicas competentes para la ejecución de obras de conservación, reconstrucción y de mejoramiento de la red vial existente, están en la obligación de remover, sin autorización ni trámite alguno, todo obstáculo del derecho de vía, incluyendo vegetación y árboles, sin que ello signifique transgresión a la normativa forestal o ambiental.*

  Dichas instituciones serán responsables de la debida ejecución de las obras que se realicen, en atención al párrafo anterior.

  Para garantizar el funcionamiento óptimo y seguro de la infraestructura del transporte de las rutas existentes que constan en los registros oficiales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se podrán remover los obstáculos ubicados en las áreas de protección reguladas en el artículo 33 de la Ley Forestal, Ley N.º 7575, de 13 de febrero de 1996, para lo cual no se requerirá declarar la conveniencia nacional del proyecto, teniendo en consideración de que dichas áreas ya fueron impactadas. En tales casos la institución responsable con fundamento en una justificación técnica comunicará posteriormente a la Dirección Regional del Área de Conservación pertinente del Sistema Nacional de Áreas de Conservación, la remoción de las especies y las medidas de mitigación y/o compensación que se asumirían, cuando sean necesarias.

  Lo anterior, salvo el caso de las especies declaradas en veda, para lo cual se deberá observar la normativa vigente.

- ***ARTÍCULO 65- Derecho de vía en áreas propiedad del Estado con aptitud forestal.*** *Se podrá construir en terrenos con aptitud forestal propiedad del Estado y en áreas silvestres protegidas, los derechos de vía que técnicamente se estimen necesarios para el desarrollo de una obra de infraestructura vial y constituya la forma más conveniente de brindar servicios esenciales a favor de usuarios, que habiten en la zona o de forma aledaña a esta. Para lo cual se requerirá el otorgamiento de la viabilidad ambiental y la emisión de un acuerdo ministerial o municipal mediante el cual se declare la conveniencia nacional o local, formalizada de forma conjunta por la institución o ente competente para el desarrollo de la obra y el Ministerio de Ambiente y Energía. Dichos actos establecerán las medidas de compensación, mitigación, prevención, restauración y recuperación según corresponda.*

  La viabilidad ambiental y la declaratoria de conveniencia nacional, en las áreas antes referidas, constituirán los requisitos a observarse para la ejecución de las obras pertinentes y para la tala de los árboles que corresponda; lo anterior implica que no se requerirá trámite ulterior ante instancia alguna, para tales efectos
- ***ARTÍCULO 66- Obras de infraestructura vial que requieran la intervención de cauces de dominio público.*** *Cuando para la ejecución de obras de construcción, conservación, reconstrucción y mejoramiento de la red vial se requiera intervenir los cauces de dominio público, las instituciones públicas competentes estarán exoneradas de los permisos cuando las obras correspondan a puentes, pasos de alcantarilla, diques y muros de contención asociados a estos. En estos casos será suficiente la comunicación previa a las instancias competentes del Ministerio de Ambiente y Energía, brindando la fundamentación y justificación técnica que incluyan la descripción, ubicación y plazo de ejecución de las obras, así como las medidas de compensación, mitigación, prevención, restauración y recuperación según corresponda para dichas labores. Lo anterior aplicará, a su vez, para las obras preventivas y de mantenimiento que se deban realizar en los cauces de los ríos a efectos de controlar las inundaciones y otras calamidades públicas. La ejecución de cualquier otra obra distinta a las descritas anteriormente, deberá apegarse a lo establecido en el ordenamiento jurídico que les rige.*

  El Ministerio de Ambiente y Energía conservará las potestades conferidas en materia de control y fiscalización de las obras que se realicen en los cauces, de conformidad con el párrafo anterior, pudiendo atender denuncias que se presenten, inspeccionar las obras y de considerar necesario ordenar su suspensión.
- ***ARTÍCULO 67- Prescripción de los derechos y acciones para reclamar daños ante la Administración.*** *Los derechos y acciones para reclamar daños ante la Administración prescribirán en un año, a partir de la fecha en que se causaren los daños por la construcción o conservación de vías públicas, los derechos y acciones para reclamar del Estado o municipalidades la indemnización correspondiente.*

  Las acciones establecidas caducarán y se tendrán no interpuestas si transcurriere un año sin activarse las diligencias por el interesado.
- ***ARTÍCULO 68- Estimación de daños y perjuicios.*** *Toda estimación que realice la Administración por daños y perjuicios ocasionados a elementos de infraestructura vial deberá estar sustentada en un dictamen pericial efectuado por los departamentos técnicos de la institución a cargo de la gestión de la infraestructura vial correspondiente.*
- ***ARTÍCULO 70-*** *Elimínese el párrafo quinto y modifíquese el párrafo 6 del artículo 2 de la Ley Especial para Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, Ley N.º 9329, de 15 de octubre de 2015, y sus reformas, cuyo texto dirá:*

  (...) La titularidad y las potestades concernientes a la administración de los caminos vecinales, vías urbanas y los caminos sin acceso vehicular, corresponderá a los gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos

técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia. (...).

- ***ARTÍCULO 72- Modificaciones a la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial.*** *Se disponen las siguientes modificaciones a la Ley N.º 9078, de 4 de octubre de 2012, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial:*
  Se modifican las definiciones establecidas en incisos 18), 19), 20), 43) y 97) del artículo 2, cuyos textos dirán
  18- Calles urbanas: conjunto de vías que constituyen los cuadrantes o centros de las cabeceras de cantón y o distritos; se incluyen también los cuadrantes de poblaciones menores, barrios y zonas previamente urbanizadas. Corresponden a todas las vías públicas que existen dentro del poblado, pueblo o ciudad.
  19- Caminos sin acceso vehicular: son caminos públicos inaccesibles a vehículos automotores, en razón de sus características y condiciones físicas. También son denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo.
  20- Caminos vecinales: red de caminos públicos de la red vial cantonal que suministran acceso y movilidad a zonas o actividades económicas importantes. Inician y concluyen en caminos cantonales, también conectan distritos, cantones, poblaciones y caseríos, lo que hace que por estos caminos se distribuya la mayor parte de bienes y personas a nivel regional.
  43- Derecho de vía: el derecho de vía constituye un bien de dominio público y de uso común, imprescriptible, inembargable e inalienable, destinado a la construcción de los elementos de la infraestructura vial que se establecen en el artículo 51 de esta ley, el cual está afecto a la circulación de vehículos o el tránsito de personas o semovientes. También se colocarán en estructuras de mobiliario urbano e infraestructuras para servicios públicos. El derecho de vía está comprendido entre los linderos que lo separan de los terrenos públicos o privados adyacentes a la vía.
  97- Red vial nacional: conjunto de carreteras que integran la red vial estratégica y la red vial complementaria, cuya administración corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
  Se adicionan los incisos 18 bis), 97 bis), 97 ter) y 132 bis) al artículo 2, cuyos textos dirán:
  18 bis- Caminos sin acceso vehicular: son caminos públicos inaccesibles a vehículos automotores, en razón de sus características y condiciones físicas. También son denominados caminos de herradura, senda, vereda o trillo. Los municipios están en la obligación de darles el mantenimiento requerido.
  97 bis- Red vial complementaria: son todas aquellas vías o rutas que garantizan la integración, conectividad o acceso capilar final del territorio del país, logran que este quede realmente interconectado a vías mayores.
  97 ter- Red vial estratégica: está constituida por las rutas troncales de ámbito nacional y los ejes básicos de conexión regional de la red, por esta circulará la mayor parte del tránsito tanto nacional como internacional.
  132 bis- Vía con acceso restringido: Son aquellas que ofrecen al usuario un tránsito directo con altas velocidades de operación, debido a lo cual, cuentan con un control sistemático de accesos a las propiedades colindantes de tales vías, que ayuda a equilibrar la necesidad de acceso y la movilidad en una carretera, siendo este último parámetro el de mayor importancia.
  Se adiciona un inciso k) al artículo 122, cuyo texto dirá:
  Artículo 122- Prohibiciones para la circulación de vehículos
  (...) k) Se prohíbe a los motociclistas el uso de espacios destinados para la bicicleta, entiéndase ciclovías y cajas de giro.
  Se modifica el inciso f) del artículo 104, cuyo texto dirá:
  Artículo 104- Intersección de vías
  (...) f) Si se trata de un acceso controlado con una señal de "alto", el conductor detendrá el vehículo completamente en la línea de parada, aun cuando cuente con

suficiente visibilidad y no circule ningún vehículo sobre la vía con prioridad de paso. Si no existe la línea de parada, se detendrá al llegar al punto más cercano de la vía que va a cruzar; para realizar tal maniobra, cederá el derecho de paso a todos los peatones y ciclistas que se encuentren sobre la calzada o a los vehículos que por velocidad o su cercanía circulen sobre las vías prioritarias.

(...).

- ***ARTÍCULO 73- Modificaciones a la Ley de Expropiaciones N.º 7495, de 3 de mayo de 1995, y sus reformas:***

  Se reforma el artículo 16 de la Ley de Expropiaciones N.º 7495, de 3 de mayo de 1995, y sus reformas, cuyo texto dirá:

  Artículo 16- Restitución

  La Administración podrá vender, permutar o efectuar la mutación demanial de propiedades o de las partes sobrantes, que no se han utilizado para el fin adquirido.
- ***ARTÍCULO 74- Modificaciones a la Ley de Construcciones.*** *Se disponen las siguientes modificaciones a la Ley N.º 833, de 2 de noviembre de 1949, y sus reformas, Ley de Construcciones:*

  Se modifica el artículo 18 cuyo texto dirá:

  Artículo 18- Obligaciones y derechos

  Toda construcción frente a vías públicas deberá sujetarse al alineamiento que fijará el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuando se trate de la red vial nacional y al gobierno local, cuando se trate de la red vial cantonal.

  Quien hiciera construcciones o reconstrucciones sin el permiso municipal, además de pagar la multa correspondiente, será obligado a demoler lo construido o reconstruido.
- ***TRANSITORIO IV-*** *Los prestadores de servicios públicos, los operadores y proveedores de servicios de telecomunicaciones, así como las instituciones encargadas de la gestión de infraestructura vial deberán suministrar al MOPT o a los gobiernos locales, según corresponda, en el plazo de 24 meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, la información georreferenciada sobre todas las instalaciones ubicadas en el derecho de vía. Lo anterior a fin de lograr la efectiva e integral operatividad del sistema de información que establece el artículo 46 de esta ley.*
- ***TRANSITORIO V-*** *El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la Secretaría de Planificación Sectorial, deberá efectuar un análisis de las vías de travesía existentes a la entrada en vigencia de esta ley en un plazo de 6 meses, a efectos de determinar cuáles cumplen con las características establecidas en este cuerpo normativo. Aquellas que no se ajusten a las condiciones establecidas en esta ley, serán reclasificadas según corresponda en orden a sus características, previa audiencia al gobierno local respectivo, y de ser trasladadas al gobierno local, estas se asumirán a partir del presupuesto ordinario de la República en el año siguiente en que se reconozcan los kilómetros a trasladar a dicho gobierno local.*
- *Rige a partir de su publicación".*

Por todo lo indicado considera esta Gestión Jurídica que este proyecto de ley tiene un objetivo que es muy importante que sea abarcado y discutido actualmente, no solo por la Asamblea Legislativa, sino también por parte de muchos otros autores de nuestro país. Es sumamente necesaria una nueva legislación que venga a regular todo el sistema de vías públicas terrestres de nuestro país, tanto en el ámbito nacional como cantonal, y que se tome en cuenta la realidad actual de nuestro país.

En virtud de lo anterior, sería prudente que los ediles valoren la posibilidad de apoyar esta iniciativa, sin embargo, para realizar un cambio como el que se pretende en la normativa que regula este tema, se debería contar con una participación más activa de los gobiernos locales y no de una simple consulta legislativa, precisamente por la gran responsabilidad y potestad que ostentan las municipalidades en este importante tema." **Hasta aquí la transcripción del informe.**

SE ACUERDA: Dar por recibido el informe GJCME-063-2024 presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, se traslada a la

Comisión de Obras Públicas, a la Junta Vial Cantonal de Esparza y a la Administración para su análisis. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

Sr. Alcalde: El tema es que cada vez que se ha generado una mejora en materia de red vial en este país, más bien es restrictivo hacia los administrados. Entonces todo lo que en algún momento fue creado mediante un paso de carreta que no cumplían con los anchos establecidos en la Ley de caminos, por más vieja que sea, vinieron algunas otras leyes a tratar de generar acciones en contra de carreteras secundarias, carreteras terciarias, son importantes volver a retomar. Es que cuando se habla en un proyecto de ley que se va a conocer la realidad del país, habría que ver hasta dónde, porque los recursos cada vez son más escasos, más bien quieren hasta trasladarle rutas nacionales a que la administre la municipalidad con recursos espurios, donde no es lo mismo construir 1 km de ruta nacional, de acuerdo con la tipología de construcción existente a una ruta cantonal donde el paso de vehículos ni la transitabilidad es la misma. Entonces, al final ojalá que cuando se dé esa reforma, ya que se va a proponer una reforma integral, pues también vengan los recursos que logren verdaderamente solventar la necesidad del administrado, porque mucho de lo que pasa es que el recurso es simplemente para lo que existe, para lo que hay y para mantenimiento de este, entonces cuesta mucho avanzar en mejoramiento de superficies de ruedo, cuando las leyes tienen vacíos legales importantes.

Lic. Olivier López: Sí, efectivamente, lo que dice el señor Alcalde es parte de lo que comento yo en el proyecto de ley. Esta es una nueva ley, no es una reforma, es una ley que viene a sustituir la actual y por eso yo indico que antes de haber presentado esta iniciativa, se debió haberse trabajado con las municipalidades directamente, ojalá en talleres regionalizados donde cada municipalidad pudiera la oportunidad de expresar y aportar a esta nueva ley, tal y como lo dice el señor Alcalde, es un paso muy complicado darlo así, sobre todo porque la potestad en este país no es solo del MOPT, recordemos que las vías cantonales, la potestad es de las municipalidades. Entonces, para presentar una nueva ley de esta debería consultarse tanto al Ministerio de Obras en la parte técnica, como a las municipalidades, que son las que viven la realidad día a día de lo que tienen que administrar.

4- Se conoce informe presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, mediante oficio GJCME-064-2024 de fecha 12 de abril de 2024; que dice:

"En atención al correo electrónico, enviado a mi despacho por la secretaria del Concejo Municipal Margoth León Vásquez, donde se me pone en conocimiento del oficio N.º ALCPGOB-0393-2024, dirigido al Concejo Municipal de Esparza, por la señora Ericka Ugalde Camacho, Jefe de Área de las Comisiones Legislativas III, de la Asamblea Legislativa, así como el adjunto correspondiente del **PROYECTO DE LEY NACIONAL DE VOLUNTARIADO,** ambos contentivos en el **Expediente 23.720.** Me refiero al mismo de la siguiente forma:

SOBRE LOS MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY:

El voluntariado es una forma de participación ciudadana que contribuye al desarrollo humano y sostenible de las sociedades. La acción voluntaria es asumida libremente por parte de la persona voluntaria, sin ánimo lucrativo y sin ningún tipo de retribución económica, únicamente con la finalidad de contribuir positivamente a la sociedad, coadyuvando al bienestar social y a la mejora en la calidad de vida ciudadana. La labor de los voluntarios tiene, por ende, un gran impacto en las estrategias de lucha contra la pobreza y en la promoción de la inclusión económica, social y ambiental, sobre todo de los grupos más vulnerables de la sociedad.

La ONU, en la resolución N.º 56/38 de la Asamblea General, definió el voluntariado como una actividad emprendida por voluntad propia, por el bien del público en general, en la que

los incentivos económicos no son el factor motivador principal. Las dimensiones e importancia del voluntariado hoy en día alcanzan una enorme dimensión como trabajo filantrópico. Algunos elementos esenciales del voluntariado con a) Supone un compromiso que se toma libremente por iniciativa propia por razones de el altruismo y solidaridad; b) Implica un servicio desinteresado y sin que medie contraprestación económica; y c) La acción es útil y en beneficio de la comunidad. El voluntariado puede ser abordado desde diferentes enfoques y concepciones. Desde la vertiente humanista se contempla como una forma de demostrar la voluntad humana de cuidar a los demás, y desde la construcción de la ciudadanía, el voluntariado enfatiza que la labor contribuye a reforzar el tejido social de su comunidad, promoviendo la libertad y la democracia (Federación Internacional, 1999).

Dependiendo de la población objetivo y la problemática atendida, el voluntariado encausa su acción a todos los campos de la actividad humana; por ello se puede categorizar el voluntariado en siete grupos siguiendo la tipología del ordenamiento jurídico colombiano: a) Voluntariado para la gestión del riesgo y desastres, cuyo objeto social se enmarca en el conocimiento, reducción y manejo de emergencias y desastres; b) Voluntariado en salud y hospitalario, colaborando en clínicas, hospitales, centros de salud, salud pública, administración hospitalaria, salud oral, salud mental, psicología post-crisis, campañas de salud en hospitales de campaña, manejo *triage*, participación en ambulancias y transporte y rescate aéreo; c) Voluntariado cultural - deportivo. cuyo objeto social se orienta hacia el arte, como: el teatro, la danza, la pintura, la música, la plástica, el folclor; asimismo, en la presentación de eventos culturales y artísticos en lugares como bibliotecas, salas de lectura, entre otros espacios. Igualmente, se orienta así el deporte, el sano esparcimiento, el uso adecuado del tiempo libre y la recreación. En especial, este voluntariado participa en la rehabilitación y la atención psicosocial de poblaciones afectadas por los desastres, propiciando la resiliencia; d) Voluntariado del medio ambiente y fauna, cuyo objeto social se dirige al cuidado y protección del medio ambiente, el cuidado de especies evitando la extinción de las mismas; actividades de reforestación, cuidado del agua, saneamiento ambiental y todas las acciones relacionadas con el medio ambiente y áreas de conservación; e) Voluntariado para la educación e investigación, cuyo objeto social se enmarca en el desarrollo de proyectos de educación y formación, en diversas temáticas, tales como: democracia, paz, participación ciudadana, derechos humanos, innovación social, emprendimiento, alfabetización de adultos y que también contempla la investigación participativa, los semilleros de investigación y transferencia de nuevas tecnologías; f) Voluntariado en comunicaciones, redes y medios audiovisuales, ejemplo de esto son: la generación de publicaciones en redes sociales, boletines a medios de comunica y abarca prensa, radio y televisión comunitarias, el diseño de páginas web, imagen corporativa y piezas publicitarias. Todo esto orientado a la difusión y fomento de la cultura del voluntariado; y g) Voluntariado para la atención a población en condición de vulnerabilidad, tales como primera infancia, adultos mayores y personas con discapacidad, comunidades indígenas, afro, migrantes, y sexualmente diversas, entre muchas otras.

En el ámbito regional la promoción del voluntariado ha sido una constante. La recomendación R (85) de 21 de junio de 1985 del *Comité de Ministros del Consejo de Europa* sobre trabajo voluntario en actividades de bienestar social, define el trabajo voluntario como el "*realizado de manera desinteresada por personas que por su propia voluntad participan en la acción social*". El Comité de Expertos sobre Voluntariado de Naciones Unidas, con motivo del año internacional del voluntariado de 1999, consideran tres elementos que pueden definir el voluntariado: La actividad no se debe emprender principalmente por una remuneración, si bien se puede permitir el reembolso de gastos y algún pago simbólico. España cuenta con una *Ley de Voluntariado,* Ley 6/1996, de 15 de enero de 1996 que incorpora principios como: solidaridad, voluntariedad y libertad, gratuidad y vinculación a la entidad de voluntariado y a un programa de voluntariado. En Argentina, la *Ley sobre Voluntariado Social,* Ley N.° 25.855 del 8 de enero de 2004 regula las relaciones legales entre las personas voluntarias y las organizaciones dedicadas a la actividad de la solidaridad, tal y como también sucede con la *Ley del Voluntariado de Puerto*

Rico, Ley N.° 261 del 8 de septiembre del mismo año, y la *Ley de Voluntariado* de Colombia, Ley N.° 1505 de 5 de enero de 2012.

Nuestro país no cuenta con una legislación específica sobre voluntariado, pero esto no significa que la sociedad costarricense sea ajena a este tipo de colaboración social. En 2022 se realizó el primer Congreso Nacional de Voluntariado Costarricense que propició la consolidación de la creciente articulación que se viene desarrollando en este importante sector de la sociedad. El Congreso agrupó a representantes de más de 90 entidades de voluntariado a nivel nacional e internacional durante dos jornadas, el 28 y 29 de octubre, en la Universidad de Costa Rica y cuenta entre sus resultados la creación de órganos como el Comité Multisectorial de Voluntariado Costarricense y la Red Estatal Universitaria de Voluntariado Estudiantil. En sentido similar, la sociedad civil ha presentado ideas de una eventual Ley Nacional de Voluntariado, como la presentada ante la Oficina de Participación Ciudadana de la Asamblea Legislativa por el ciudadano Eduardo Enrique Solís Barrantes en 2018.

Siguiendo los postulados de la legislación comparada sobre la materia y las exigencias de la ciudadanía, esta propuesta viene a contribuir y a desarrollar el espíritu solidario y de fomento por las causas de bienestar social con el propósito de promover y facilitar la participación de la ciudadanía en el voluntariado, fijar los requisitos que deben reunir los voluntarios y el régimen jurídico de sus relaciones con las entidades de voluntariado (tales como recibir orientación, ser tratadas sin discriminación alguna y estar cubiertas por riesgos de accidentes) y determinar las funciones generales del Estado en el ámbito de sus competencias en materia de voluntariado. En la línea de lo arriba planteado, respecto al concepto de voluntariado, se considera debe incluir el carácter solidario, que sea de realización libre y que se lleve a cabo sin contraprestación económica o material.

ALCANCES DEL PROYECTO DE LEY

La iniciativa contiene 8 artículos y el objetivo es el de regular las relaciones de voluntariado que brindan organizaciones públicas y privadas sin finde de lucro, con el propósito de promover y facilitar la participación de la ciudadanía en el voluntariado, fijar los requisitos, deberes y derechos de las personas voluntarias y el régimen jurídico de sus relaciones con las organizaciones de voluntariado. Los artículos disponen principalmente lo siguiente:

- ***"ARTÍCULO 3- Definiciones***

  a) Voluntariado. Se entenderá por voluntariado la participación colaborativa realizada de forma individual o colectiva con toda libertad y que consiste en la realización de tareas de interés público que contribuyan al desarrollo, mediante la aportación del esfuerzo, habilidades y capacidades mediante organizaciones de voluntariado. El voluntariado conlleva un carácter altruista, solidario y se realiza sin que medie contraprestación económica alguna, ni relación laboral, ni de servicios profesionales de ninguna clase.

  b) Organizaciones de voluntariado. Se entenderá por organizaciones de voluntariado en las que se ejerce el voluntariado a entes públicos o privados, sin fines de lucro, cualquiera sea su forma jurídica, que participen de manera directa o indirecta en programas y/o proyectos que persigan finalidades u objetivos propios del bien común y del interés general, con desarrollo en el país o en el extranjero, ya sea que cuenten o no con el apoyo, subvención o auspicio estatal.

  c) Personas voluntarias. Son personas voluntarias las personas físicas que desarrollan por su libre determinación, de un modo gratuito, altruista y solidario tareas de interés general en dichas organizaciones, sin recibir por ello remuneración, salario, ni contraprestación económica alguna.

- ***ARTÍCULO 4- Exclusión***

  La prestación de servicios por parte de la persona voluntaria no podrá reemplazar al trabajo remunerado y se presume ajena al ámbito de la relación laboral, en tanto no contenga los elementos esenciales de dicha relación. El voluntariado siempre tendrá carácter gratuito y sin interés de lucro por ninguna de las partes, sin perjuicio del derecho al reembolso previsto en el artículo 5, inciso e) de la presente ley.

No estarán comprendidas en la presente ley las actuaciones voluntarias aisladas, esporádicas, ejecutadas por razones familiares, de amistad o buena vecindad y aquellas actividades cuya realización no surja de una libre elección o tenga origen en una obligación legal o deber jurídico. Tampoco comprenderán el servicio social obligatorio, la práctica profesional ni cualquier otra actividad que sea requisito para obtener títulos académicos e idoneidades, así como los trabajos de aprendices y otros semejantes, la labor de personas estudiantes en programas de educación y formación técnica dual, que se regularán de acuerdo con las normativas especiales aplicables y los artículos 200 y 200 bis del Código de Trabajo, Ley N.º 2 del 26 de agosto de 1943 y sus reformas.

- ***ARTÍCULO 5- Derechos***

Las personas voluntarias tendrán los siguientes derechos:

a) Participar activamente en el voluntariado de acuerdo con sus capacidades, intereses, habilidades y libre voluntad;

b) Acceder a información, orientación y capacitación por parte de la organización de voluntariado, que incluya sus principios, normas, objetivos, estructura y actividades;

c) Disponer de una identificación que acredite de su condición de voluntaria por parte de la organización de voluntariado, así como una certificación de las actividades realizadas, el tiempo de voluntariado y de la capacitación adquirida por parte de la organización de voluntariado.

d) Brindar el servicio de voluntariado en condiciones de seguridad e higiene;

e) Recibir reembolso de los gastos ocasionados en el desempeño de la actividad, cuando la organización de voluntariado lo establezca de manera previa y en forma expresa. Estos reembolsos en ningún caso serán considerados remuneración;

f) Ser aseguradas contra los riesgos de accidentes y enfermedades derivados directamente del ejercicio de la actividad voluntaria, conforme lo determine la reglamentación y pólizas respectivas por parte de la organización de voluntariado; y

g) Recibir reconocimiento no económico por el valor social y moral de sus aportaciones voluntarias al logro de los objetivos de la organización.

- ***ARTÍCULO 6- Deberes***

Las personas voluntarias tendrán los siguientes deberes:

a) Cumplir los acuerdos y compromisos adquiridos con las organizaciones a las que se integren;

b) Respetar los derechos de los beneficiarios de los programas en que desarrollan sus actividades;

c) Participar en la capacitación que realice la organización con el objeto de mejorar la calidad en el desempeño de las actividades;

d) Actuar con diligencia, respeto, actitud de cooperación y solidaridad durante la ejecución del voluntariado; y

e) Guardar la debida confidencialidad de la información recibida en el curso de las actividades realizadas, cuando la difusión lesione derechos personales

- ***ARTÍCULO 7- Acuerdo de voluntariado***

El acuerdo de voluntariado deberá establecerse por escrito en forma previa al inicio de las actividades entre la organización y la persona voluntaria y deberá contener los siguientes requisitos:

a) Los datos identificatorios de la organización de voluntariado;

b) El nombre, documento de identidad y domicilio de la persona voluntaria;

c) Los derechos y deberes que corresponden a ambas partes, incluyendo las disposiciones contenidas en el artículo 5 inciso e) de la presente ley.

d) Las actividades que realizará el voluntario y tiempo de dedicación al que se compromete, incluyendo fechas de inicio y finalización de las actividades y causas y formas de desvinculación por ambas partes; y

e) La firma de las personas voluntaria y responsable de la organización dando su mutua conformidad a la incorporación y a los principios y objetivos que guían la actividad.

La incorporación de personas menores de edad como voluntarias únicamente podrá

efectuarse con el expreso consentimiento de su representante legal y de la propia persona menor de edad.

- *Rige a partir de su publicación".*

Por todo lo indicado considera esta Gestión Jurídica que esta es una muy buena iniciativa que viene a regular una actividad que es muy propia de la idiosincrasia del pueblo costarricense, que por naturaleza es muy solidario, sobre todo con la ayuda en momentos que se necesita su colaboración. Desde el punto de vista institucional, esta podría ser una buena oportunidad para que las municipalidades constituyan programas de voluntariado en algunas de las áreas de su competencia, en aras no solo de llevar mejores beneficios a la comunidad, sino que también para atender algunos casos de emergencia." **Hasta aquí la transcripción del informe.**

Sr. Alcalde: El voluntariado ya existe. El tema es a la hora de la letra menuda que pongan a la hora de redactar la ley, porque inclusive hubo alguna diferencia entre la interpretación del INS, inclusive para las personas que venían a hacer los TCU y prácticas en las municipalidades pusieron una reacción a la ley que se suponía tenían que pagar una póliza significativa y además también el patrono reconocer su trabajo en ese momento, aun haciendo la práctica o haciendo el TCU. Si hay que reconocer algún porcentaje, pues se reconoce, pero que sea un análisis bastante pormenorizado con el fin de cumplir el objetivo, porque a veces la misma ley coloca barreras que no permiten que se lleve a cabo el fin para el que fue creada la misma ley.

SE ACUERDA: Acoger el informe GJCME-064-2024 presentado por el Lic. Olivier López Agüero, Gestor Jurídico del Concejo Municipal, se le brinda el apoyo al **PROYECTO DE LEY NACIONAL DE VOLUNTARIADO, Expediente 23.720**, se incluye el comentario del señor Alcalde y se traslada al Área Comisiones Legislativas III, de la Asamblea Legislativa. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

ARTICULO VI
Mociones del señor Alcalde

1- El Bach. Asdrúbal Calvo Chaves, Alcalde Municipal, da a conocer nota AME-172-2024, de fecha 12 de abril de 2024, para el Concejo Municipal de Esparza; que dice:

"Reciban un cordial saludo, a través de la presente procedo a remitir el oficio GV-059-2024 y GV-049-2024 suscrito por el Ingeniero Juan Carlos Salas Porras, mediante el cual se brinda respuesta al oficio SM-232-2024 del acuerdo tomado por el Concejo Municipal que indica "trasladar la nota de la señora Iveth Jenez Picado, a la administración municipal para que haga las inspecciones respectivas." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

SE ACUERDA: Trasladar la repuesta dada por la Administración Municipal a la señora Iveth Jenez Picado. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

2- El Bach. Asdrúbal Calvo Chaves, Alcalde Municipal, da a conocer nota AME-176-2024, de fecha 16 de abril de 2024, para el Concejo Municipal de Esparza; que dice:

"Reciban un cordial saludo, a través de la presente procedo a remitir el oficio GSP-062-2024 suscrito por el Ing. José Antonio Acevedo Alfaro con relación a la celebración de la tercera edición del mes del ambiente, por lo cual, se solicita autorización al Concejo Municipal para llevar a cabo la carrera recreativa." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**

Asimismo, da a conocer la nota GSP-062-2024, suscrita por el Ing. José Antonio Acevedo Alfaro, que dice:

"**Asunto: Solicitud de uso de vías Cantonales para la Carrera 9k del día sin humo de tabaco, actividad del mes del ambiente.**

Como bien es de su conocimiento la Gestión de Servicios Públicos, celebra la tercera edición del mes del ambiente, el cual está lleno de actividades ambientales para todo público

y que se lleva a cabo entre el 15 de mayo y el 15 de junio. Para este año una de las actividades que tenemos en la agenda es la carrera denominada: Libre de Humo, yo me sumo. Que es una carrera recreativa, gratis con una distancia de 9 Km, sin costo alguno y que es organizada por la Municipalidad y la RECAFIS, con el fin de motivar el deporte, mejorar la salud física, disminuir la contaminación de ríos y mares provocadas por las colillas de cigarro y reducir la huella de carbono.
La carrera se realizará el sábado 01 de junio 2024, y se requiere la autorización del Concejo Municipal para el uso de las vías cantonales desde las 06 am hasta las 11:00 am. Las vías a utilizar serán las siguientes:
Salida: Parque Pérez- Calle San Juan grande- Cruce de los Rogados, dobla a la izquierda- Continua por la Tr.09 hasta los pinos- Se desvía a la Izquierda Tr.09 pasa por Esparzol- Sale al ICE, llegada al Parque Pérez.
Se adjunta el croquis de la carrera, se espera contar con el apoyo ya que este permiso es necesario para la continuidad de los demás permisos que se requieren para organizar dicho evento." **Hasta aquí la transcripción de la nota.**
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 y en firme (Artículo 45).**
SE ACUERDA: Autorizar al Gestor de Servicios Públicos el uso de vías cantonales para la Carrera 9k del día sin humo de tabaco, actividad del mes del ambiente, de conformidad con la AME-176-2024. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**
3- El Bach. Asdrúbal Calvo Chaves, Alcalde Municipal, da a conocer nota AME-173-2024, de fecha 12 de abril de 2024, para el Concejo Municipal de Esparza; que dice:
"Reciban un cordial saludo, a través de la presente procedo a remitir la siguiente documentación, la cual fue brindada por la Gestión de Talento Humano para su respectivo análisis y aprobación:

- Descriptivo de Clases de Puestos
- Manual de Reclutamiento y Selección de las Personas Servidoras Públicas.
- Manual Organizacional de Servicios y Funciones
- Diccionario de Preguntas
- Diccionario de Comportamientos
- Diccionario de Competencias"

Hasta aquí la transcripción de la nota.
Sr. Alcalde: Solicitar para que en la sesión extraordinaria el viernes me pongan un punto de asuntos de la alcaldía, donde veríamos los manuales descriptivos de puestos, el manual de reclutamiento, el manual de organización y servicios funcionales, el diccionario de preguntas que no tuvieron ningún tipo de modificación, el diccionario comportamiento, que no tuvo ningún tipo de modificación, y el diccionario, competencias, y en los otros dos manuales el descriptivo de clases de puestos y el manual organizacional de servicios y funciones, lo que se hicieron fue un tema de concordancia entre los dos, pero prácticamente estaba todo completo. Entonces para incluir ese asunto de la alcaldía el viernes si me hacen el favor.
SE ACUERDA: Dar por recibido toda la documentación de acuerdo con la nota AME-173-2024, de la Alcaldía. Asimismo, incluir un punto adicional de Mociones del Alcalde para la sesión extraordinaria del viernes 19 de abril del presente año. **ACUERDO DEFINITIVAMENTE APROBADO POR UNANIMIDAD. (Artículo 45).**

ARTICULO VII
Asuntos varios

Regidor suplente Yamil Dobles Díaz: Para informarle al pueblo de Esparza que este fin de semana, bueno a partir de todos estos fines de semana de abril y de mayo son las eliminatorias de juegos nacionales y Esparza en atletismo en la

categoría U 18 solamente se clasificó el fin de semana a 8 atletas esparzanos, los 8 primeros esparzanos que clasificaron a juegos nacionales. Ellos son, Alejandra Arce Rodríguez, Gladys Solís Badilla, Jimena Aguilar Rodríguez, Camila Dobles Chavarría, Mariel León Molina, Keila Moreno Alpizar, Mario Gómez Villalobos y Warner de los Santos Arroyo, clasificados son los primeros sólo de la categoría U 18, faltan un montón de categorías. El sábado en la noche la asociación esparzana de baloncesto, para eliminatorias de juegos nacionales ganaron 88 a 40 de visita en Abangares que saben que en Guanacaste es difícil ganar y ganó. Esparza va invicto de 2, 2 y en fútbol sala igual jugamos contra Orotina, tuvimos un revés de 4 por 2, pero las eliminatorias están empezando apenas y esperando que las otras disciplinas entren en competencia y en eliminatorias, pero siempre Esparza diciendo presente en el deporte a nivel país, muchas gracias.

Regidora Fiorella Ramírez Silva: Felicitar a Camila, la verdad es que la hija de Yamil ha hecho un gran esfuerzo y es una atleta consumada y felicidades, Yamil por tu hija. La otra cosa es comunicarles que, hablando con la gente de Guadalupe, aparentemente la alcaldesa electa les dio la espalda, no los va a apoyar, se están haciendo otras cosas. Esperemos que algún día Geología y Minas nos mande lo que le mandamos a pedir. Ellos aducen que lo que está diciendo es que no pueden ir trailers, pero que sí una vagoneta puede pasar por esa ruta de Piedras Blancas y de la 756, eso es lo que está diciendo Geología y Minas.

Regidor Kevin Campos Angulo: Me extraña, yo me reuní con doña Gabriela Jiménez, alcaldesa electa de San Ramón en la Asamblea Legislativa, un día que vi que estaba allí y ella me habló de brindar el apoyo, de recibir a las partes y demás. Sin embargo, yo creo que este no va a ser un tema que vamos a ver nosotros en este periodo, les podemos hacer la expectativa de ojalá generar una reunión en conjunto todas las alcaldías y demás, porque este tema se las trae.

A las veinte horas con veintiocho minutos del día martes dieciséis de abril del dos mil veinticuatro, la presidencia da por finalizada la sesión. U.L.-

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