

**ACTA N°095-2025**

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30

Sesión extraordinaria celebrada por el Concejo Municipal de Cartago, a las dieciocho horas del diecisiete de julio del dos mil veinticinco. Asisten los señores regidores propietarios: Alberto Acevedo Gutiérrez quien preside, Andrés Damián Zúñiga Orozco, Franci Noheli Camacho Vargas, Alonso Picado Chacón, Marvin Alvarado Méndez, Grettel Quesada Moya, Jonathan Arce Moya, Marcela Quesada Cerdas y Caleb Pichardo Aguilar. Las regidoras y regidores suplentes: Mónica Machado Barquero, Natalia Serrano Redondo, Luis Martín Martínez Rojas, Roberto Carlos Solano Ortega, Stephanie Melissa Meneses Quirós, Manuel Enrique González Espinoza, Armando José Canno Díaz y Jorge Armando Brenes Calderón. Los síndicos y síndicas del distrito Oriental Jorge Arturo Alfaro Soto y Gretel Rivera Olivares; del distrito Occidental Elvira Eugenia Rivera Taborda y Gerardo Cedeño Mora; del distrito El Carmen Gonzalo Campos Tencio y María Odilie Calderón Hernández; del distrito San Nicolás María Cecilia Sandí Barahona y Harold Alberto Ortega Hernández; del distrito San Francisco Milena Fuentes Araya y Martín Orozco Mata; del distrito de Guadalupe Wanda Brigitte Monge Guido; del distrito de Corralillo Lidiette Solano Monge C.C. Lidiette Solano Monge e Ignacio José Ceciliano Solano; del distrito Tierra Blanca Juan Pablo Rivera Brenes; del distrito Dulce Nombre Carlos Alberto Sánchez Solano y Maricruz Hernández Mata; del Distrito Llano Grande Alexander Leitón y del distrito de Quebradilla Johnny Gómez Tencio y Verónica Melissa Quesada Romero. Ausentes: Braulio José Martínez Rojas, Jennifer Ramírez Brenes, Virginia Jiménez Giacchero y el vicealcalde segundo Marco Brenes Tinoco. - Se encuentran en la sesión el alcalde Mario Redondo Poveda, la vicealcaldesa Silvia Navarro Gómez, la secretaria del Concejo Guissella Zúñiga Hernández y la asesora legal Shirley Sánchez Garita. -----

-----  
-----  
-----  
-----

1 **ARTÍCULO 1. -ALTERACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA. -----**

2 El presidente Acevedo Gutiérrez indica: quiero someter ante ustedes,  
3 compañeros y compañeras regidoras, si lo tienen a bien, proceder a hacer una  
4 alteración del orden del día para entrar a conocer el punto número 3, que se  
5 refiere al oficio AM-INF-216-2025 sobre *Tercera Prórroga al Contrato 2022-LA-*  
6 *00001-0022-03-0101 para el Mantenimiento y Operación de las Plantas de*  
7 *Tratamiento de Aguas Residuales Ordinarias Existentes en las Urbanizaciones*  
8 *Cocorí, Ciudad de Oro, Villas del Sol y Residencial Cartago del Distrito de San*  
9 *Francisco*. Conocer este punto, porque los otros dos puntos son de más  
10 exposición y un poco más tardados para los efectos que los señores de la  
11 Administración puedan disponer del tiempo. - El presidente Acevedo Gutiérrez  
12 solicita una alteración del orden del día para conocer el oficio AM-INF-216-  
13 2025, sobre III prórroga al contrato 2022LA-000001-0022030101, para el  
14 “Mantenimiento y Operación de las Plantas de Tratamiento de Aguas  
15 Residuales Ordinarias existentes en las Urbanizaciones Cocorí, Ciudad de Oro,  
16 Villas del Sol y Residencial Cartago, Distrito San Francisco”.somete a  
17 discusión, suficientemente discutido, somete a votación, **se acuerda por**  
18 **unanidad de nueve votos afirmativos de los regidores Picado Chacón,**  
19 **Camacho Vargas, Zúñiga Orozco, Quesada Moya, Arce Moya, Quesada**  
20 **Cerdas, Pichardo Aguilar, Alvarado Méndez y Acevedo Gutiérrez, alterar**  
21 **el orden del día. -----**

22 **ARTÍCULO 2. - OFICIO AM-INF-216-2025, SOBRE III PRÓRROGA AL**  
23 **CONTRATO 2022LA-000001-0022030101, PARA EL “MANTENIMIENTO Y**  
24 **OPERACIÓN DE LAS PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS**  
25 **RESIDUALES ORDINARIAS EXISTENTES EN LAS URBANIZACIONES**  
26 **COCORÍ, CIUDAD DE ORO, VILLAS DEL SOL Y RESIDENCIAL CARTAGO,**  
27 **DISTRITO SAN FRANCISCO”**. -----

28 Se conoce oficio AM-INF-216-2025 de fecha 02 de julio del 2025, suscrito por  
29 el Lic. Mario Redondo Poveda, Alcalde; por medio del cual remite Informe  
30 PROV-OF-169-2025, suscrito por la Licda. Génesis Bermúdez Campos,

N°095-2025

1 Proveedora Municipal a.i, referido a la remisión para la recomendación de la  
2 prórroga del proceso de licitación 2022LA-000001-0022030101, para el  
3 “Mantenimiento y Operación de las Plantas de Tratamiento de Aguas  
4 Residuales Ordinarias existentes en las Urbanizaciones Cocorí, Ciudad de Oro,  
5 Villas del Sol y Residencial Cartago, Distrito San Francisco” La misma se realiza  
6 en cumplimiento al artículo 4 y siguientes del Reglamento interno de  
7 contratación pública de la Municipalidad de Cartago, para que el órgano  
8 colegiado emita el acto final, no se omite indicar que la fecha límite para la  
9 aprobación de esta prórroga es el día 16 de agosto del 2025; y que dice:  
10 *“...Asunto: Remisión del informe de recomendación de adjudicación de la II*  
11 *PRÓRROGA de la Licitación Abreviada 2022LA-000001-0022030101, para la*  
12 *“CONTRATACIÓN PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS*  
13 *PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES DE LAS*  
14 *URBANIZACIONES: COCORI, CIUDAD DE ORO, VILLAS DEL SOL Y*  
15 *RESIDENCIAL CARTAGO, DISTRITO SAN FRANCISCO, POR UN PERIODO*  
16 *DE HASTA POR 12 MESES CON OPCIÓN A SER PRORROGADA HASTA*  
17 *POR TRES PERIODOS IGUALES”. La suscrita me permito dirigirme a usted*  
18 *con el fin de solicitarle se sirva someter a conocimiento del Honorable Concejo*  
19 *Municipal, la primera prórroga del proceso 2022LA-000001-0022030101 para*  
20 *“CONTRATACIÓN PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS*  
21 *PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES DE LAS*  
22 *URBANIZACIONES: COCORI, CIUDAD DE ORO, VILLAS DEL SOL Y*  
23 *RESIDENCIAL CARTAGO, DISTRITO SAN FRANCISCO, POR UN PERIODO*  
24 *DE HASTA POR 12 MESES CON OPCIÓN A SER PRORROGADA HASTA*  
25 *POR TRES PERIODOS IGUALES”, el que se dicte el correspondiente acto*  
26 *administrativo mediante el cual se apruebe la recomendación de adjudicación*  
27 *brindada en el siguiente informe y se acuerde adjudicar la tercera prórroga que*  
28 *se detalla. Para el proceso Licitatorio de marras, según acuerdo del Concejo*  
29 *Contenido según Sesión Extraordinaria celebrada el día 03 de junio del 2022,*  
30 *Acta N°163-2022, Artículo N°1 se acordó adjudicar a la empresa PREMIUN*

N°095-2025

1 *VALUE SERVICES SOCIEDAD ANONIMA, CEDULA JURÍDICA 3101499024,*  
2 *que dicho acto de adjudicación estableció la posibilidad de realizar prorrogas al*  
3 *contrato original. De conformidad con el acuerdo del Concejo Municipal de*  
4 *Cartago en Sesión Ordinaria celebrada el día 04 de enero del 2022, Acta N°*  
5 *130-2022, Artículo N°10-- ----- ARTÍCULO 10°(...) en el cual se indica*  
6 *textualmente lo siguiente: “El presidente propone solicitar a la Administración*  
7 *que, dentro de las cláusulas cartelarias de las licitaciones, se incluya que,*  
8 *previo a que el contrato pueda ser prorrogado, se remita a este Órgano*  
9 *Colegiado un informe técnico y financiero de cumplimiento del y así mismo las*  
10 *“Modificaciones unilaterales” y los “Contratos Adicionales” (cuando*  
11 *corresponda, acorde a los límites económicos) (...). Seguidamente se detallan*  
12 *los informes que respaldan esta solicitud de aprobación de la presente*  
13 *prorroga: • Análisis técnico y Financiero de Cumplimiento: Consta en el oficio*  
14 *AS-OF-104-2025, suscrito por el Ingeniero Franklin Barboza González, Jefe de*  
15 *Alcantarillado Sanitario, el cual se detallan todos los términos del cumplimiento*  
16 *técnico de ejecución del contrato. A continuación, se indican algunos puntos*  
17 *referentes al cumplimiento financiero. • La empresa Premiun Value Services*  
18 *S.A no ha sido sancionada, multada o se le ha ejecutada garantía alguna*  
19 *durante el servicio de operación y mantenimiento de Plantas de Tratamiento de*  
20 *Aguas Residuales. • Se ejecutó el presupuesto total de la orden compra del*  
21 *periodo original mediante pagos parciales y recibidos a satisfacción por esta*  
22 *unidad técnica. • Si bien es cierto las prórrogas son facultativas, son un gran*  
23 *beneficio para la institución pues mantienen los precios invariables y definitivos*  
24 *durante los plazos establecidos. • Se reservó el presupuesto para la prórroga*  
25 *en el 2025 manteniendo todas las condiciones y términos de la licitación original*  
26 *y en la cual no se han ejecutado contratos adicionales ni modificaciones*  
27 *unilaterales. Con base en todo lo anterior, solicito el envío de este informe al*  
28 *Concejo Municipal para su análisis y valoración.*

29

OFERENTE	EST. PATENTES	EST. TÉCNICO	EST. Administrativo
<b>PREMIUN VALUE SERVICES SOCIEDAD ANONIMA</b>	CUMPLE	CUMPLE	CUMPLE

30

N°095-2025

1 *Con base en los informes supracitados, el presupuesto económico existente y*  
2 *la necesidad institucional, se recomienda aprobar y adjudicar la tercera*  
3 *prórroga de la Licitación Abreviada 2022LA-000001-0022030101 para la*  
4 *“CONTRATACIÓN PARA LA OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LAS*  
5 *PLANTAS DE TRATAMIENTO DE AGUAS RESIDUALES DE LAS*  
6 *URBANIZACIONES: COCORI, CIUDAD DE ORO, VILLAS DEL SOL Y*  
7 *RESIDENCIAL CARTAGO, DISTRITO SAN FRANCISCO, POR UN PERIODO*  
8 *DE HASTA POR 12 MESES CON OPCIÓN A SER PRORROGADA HASTA*  
9 *POR TRES PERIODOS IGUALES”, según detalle. OFERENTE: PREMIUN*  
10 *VALUE SERVICES SOCIEDAD ANONIMA Cédula Jurídica; 303400368*

Línea	Cantidad	DESCRIPCIÓN
1	1	<p>Contratación para la operación y mantenimiento de las plantas de tratamiento de aguas residuales de las urbanizaciones: Cocori, Ciudad De Oro, Villas Del Sol y Residencial Cartago, Distrito San Francisco, por un periodo de hasta por 12 meses con opción a ser prorrogada hasta por tres periodos iguales.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Costos Por Plantas.</li></ul> <p><b><u>Desglose Mensual por planta:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Cocorí: ¢421.869,247</li><li>✓ Ciudad de Oro: ¢409.741,747</li><li>✓ Villas del Sol: ¢409.741,747</li><li>✓ Residencial Cartago: ¢413.784,247</li></ul> <p><b><u>Precio Mensual de todas las Plantas objeto de la contratación:</u></b> ¢1.655.136,988 (Millón, seiscientos cincuenta y cinco mil, ciento treinta y seis colones con 98/100)</p> <p><b><u>Desglose Anual por Planta:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Cocorí: ¢5.062.430,97</li><li>✓ Ciudad de Oro: ¢4.916.900,97</li><li>✓ Villas del Sol: ¢4.916.900,97</li><li>✓ Residencial Cartago: ¢4.965.410,97</li></ul>

25 *Monto Total Recomendado a Adjudicar para esta segunda prórroga:*  
26 *¢19.861.643,88 (Diecinueve millones, ochocientos sesenta y un mil,*  
27 *seiscientos cuarenta y tres colones con 88/100). Monto que corresponde al*  
28 *precio ofertado en la oferta original de este proceso. Que para el presente*  
29 *proceso se estimó un monto económico para esta segunda prórroga de*  
30 *¢19,861,643. 88 (Diecinueve millones, ochocientos sesenta y un mil,*

N°095-2025

1 seiscientos cuarenta y tres colones con 88/100), esto según el pedido 24116  
2 (20414). Para este proceso de prórroga de contrato, se cuenta con los recursos  
3 económicos suficientes para este período presupuestario, según consta en la  
4 certificación del Lic. José Alberto Brenes Navarro, en su condición de Contador  
5 Municipal a.i, de fecha 13 de mayo del 2024. El plazo de la contratación: La  
6 presente prórroga tendrá un plazo de ejecución de un año, esto en las mismas  
7 calidades que el contrato original del proceso. A iniciar en fecha 17 de agosto  
8 del 2025 y hasta el 17 de agosto del 2026. Lugar de entrega: En cada una de  
9 las plantas de tratamiento de aguas residuales de las urbanizaciones: COCORI,  
10 CIUDAD DE ORO, VILLAS DEL SOL Y RESIDENCIAL CARTAGO, DISTRITO  
11 SAN FRANCISCO. Forma de pago: El pago se hará con giro a 30 días mediante  
12 transferencia electrónica y por mes vencido, una vez recibida a entera  
13 satisfacción por parte del Administrador del Contrato. TODO LO DEMÁS DE  
14 ACUERDO CON LOS TÉRMINOS DEL CARTEL ORIGINAL DEL PROCESO  
15 Y LA OFERTA

16 **Que la Empresa recomendada para la adjudicación, no ha sido sancionada por**  
17 **incumplimiento contractual con la Municipalidad de Cartago, ni se le ha**  
18 **ejecutado ningún tipo de garantía.**

19 **Es importante indicar que la fecha límite para la aprobación y adjudicación de**  
20 **esta recomendación de prórroga es el día 14 de agosto del 2025.**

21 ...” – . – La licenciada Génesis Bermúdez indica: buenas noches a todos los  
22 presentes. Sería para dar lectura al oficio PROF-169-2025 referido a  
23 “...Remisión para solicitud de prórroga de la licitación 2022-LA-00001-0022-03-  
24 0101 para la Contratación, la Operación y Mantenimiento de la Planta de  
25 Tratamiento de Aguas Residuales de las Urbanizaciones Cocorí, Ciudad de  
26 Oro, Villas del Sol, Residencial Cartago, Distrito de San Francisco, por un  
27 periodo de hasta 12 meses con opción a ser prorrogable hasta por tres periodos  
28 iguales...” En este caso, es importante hacerles saber que ya se ejecutó el  
29 primer año del servicio y esta sería la recomendación de la tercera prórroga.  
30 Por ende, ya se habrían dado, efectivamente, tres años de servicio y se estarían

N°095-2025

1 dando la recomendación para el cuarto año que sería el que por ley máximo  
2 para ejecutar un contrato de manera ordinaria. Aclarando que es la tercera  
3 prórroga, bueno, según el Acuerdo de Concejo contenido en la sesión  
4 extraordinaria celebrada el 3 de junio del 2022, el acta 163-2022, se acordó  
5 adjudicar a la empresa Premium Value Service, Sociedad Anónima, cédula  
6 jurídica 301499024. Dicho acto de adjudicación estableció la posibilidad de  
7 realizar las prórrogas del contrato original de conformidad con el acuerdo del  
8 Concejo de Cartago de sesión ordinaria del 4 de enero del 2022, acta 130,  
9 artículo 10, en el cual se indica textualmente que: "...el presidente propone  
10 solicitar a la Administración que dentro de las cláusulas se incluya que, previo  
11 a que el contrato pueda ser prorrogado, se remita a este órgano colegiado un  
12 informe técnico y financiero del cumplimiento correspondiente al contrato, así  
13 como modificaciones o contratos adicionales que en ese momento eran  
14 posibles..." y seguidamente se detallan los informes que respaldan la solicitud  
15 de adjudicación de esta prórroga. Tendremos un análisis técnico y financiero  
16 de cumplimiento que consta en el oficio AS-OF-104-2025, suscrito por el  
17 ingeniero Franklin Barboza González, jefe del Departamento de Alcantarillado  
18 Sanitario, en el cual se detallan todos los términos de cumplimiento técnicos de  
19 ejecución del contrato. Bueno, dicho informe es suscrito por el ingeniero  
20 Franklin, quien ha figurado en toda la ejecución contractual como el  
21 administrador del proceso. Se adjuntan algunos puntos fundamentales del  
22 cumplimiento. La empresa no ha sido sancionada ni multada ni se le ha  
23 ejecutado garantía alguna durante el servicio de operación y mantenimiento de  
24 plantas de tratamiento. Se ejecutó el presupuesto total de la orden de compra  
25 del periodo original mediante pagos parciales recibidos a satisfacción por esta  
26 unidad. Las prórrogas son facultativas, un gran beneficio para la institución,  
27 pues mantienen los precios invariables y definitivos durante los plazos  
28 establecidos. Se reservó el presupuesto de la prórroga en el 2025, manteniendo  
29 todas las condiciones y términos de la licitación original, en la cual no se han  
30 ejecutado contratos adicionales ni modificaciones unilaterales. Haciendo

N°095-2025

1 verificación de los informes nuevamente, la oferta de Premium Value Service  
2 Sociedad Anónima cumple en materia de patentes, cumple técnicamente y  
3 cumple administrativamente con todos los supuestos para generar esta  
4 recomendación de prórroga. Como parte de estas recomendaciones siempre  
5 se solicita inicialmente que se mantengan las condiciones originales del  
6 contrato y ellos acreditan en sus informes que los precios continúan siendo  
7 competitivos al mercado a la fecha de la recomendación, que en algunas  
8 ocasiones puede variar sustancialmente de lo que se oferta originalmente; en  
9 este caso el informe sí lo contiene, y sobre todo que todo se ha venido  
10 ejecutando a cabalidad. Primariamente también que el interés público aún  
11 existe, es decir, aún seguimos requiriendo el servicio que se está haciendo y  
12 recomendación de continuidad. Entonces, la propuesta sería oferente Premium  
13 Value Service Sociedad Anónima, cédula jurídica 303400368, cantidad 1, línea  
14 1 de la partida 1 del proceso ya citado, Contratación para la Operación y  
15 Mantenimiento de las Plantas de Tratamiento de Aguas Residuales de las  
16 Urbanizaciones Cocorí, Ciudad de Oro, Villas del Sol, Residencial Cartago,  
17 Distrito San Francisco, por un periodo de hasta 12 meses con moción a ser  
18 prorrogada hasta por tres periodos iguales. Para los efectos de la tercera y  
19 última prórroga. Costo por plantas, el desglose mensual es Cocorí  
20 ¢421,869,247, Ciudad de Oro ¢409,741,747, Villas del Sol ¢409,741,747,  
21 Residencial Cartago ¢413,784,247 para un precio mensual de todas las  
22 plantas, objeto de la contratación de ¢1,655,136.98. El desglose anual por  
23 planta corresponde a Cocorí ¢5,062,430.97, Ciudad de Oro ¢4,916,900.97,  
24 este mismo precio lo tiene Villas del Sol y Residencial Cartago ¢4,965,410.97,  
25 para un monto total recomendado a adjudicar para la tercera prórroga, (ahí hay  
26 un error material en el oficio, pero que se entienda correcto, tercera prórroga)  
27 ¢19,861,643.88 sobre 100 Monto que corresponde al precio ofertado en la  
28 oferta original de este proceso, como les comentaba, se mantiene el precio  
29 inicial. Para este proceso se estimó un monto de ¢19,861,643.88, por lo que se  
30 mantiene sobre la línea del contenido económico que inicialmente se había

N°095-2025

1 referenciado para el mismo. Contamos con una certificación de contenido  
2 presupuestario emitido por el licenciado Brenes Navarro, 13 de mayo del 2025.  
3 El plazo de contratación, la procedente prórroga tendrá un plazo de ejecución  
4 en años. Esta iniciaría el 17 de agosto del 2025, es decir, en un mes  
5 aproximadamente, y tendríamos la finalización del proceso el 17 de agosto del  
6 2026, por lo que las unidades técnicas van a tener que tomar las previsiones  
7 para la continuidad del servicio o bien determinar si la Administración podría  
8 asumir ese servicio propiamente. El lugar de entrega, cada una de las plantas  
9 de tratamiento ya citadas, Cocorí, Ciudad de Oro, Villas del Sol, Residencial  
10 Cartago y Distrito San Francisco, y la forma de pago será 30 días mediante  
11 transferencia electrónica por mes vencido, una vez recibida a entera  
12 satisfacción por parte del administrador del contrato. Según lo que consta en el  
13 informe técnico, el compañero solicita un informe mensual de entregas y con  
14 base en esto es que se hace la autorización del servicio y se gira el pago. La  
15 empresa recomendada no ha sido sancionada por incumplimiento contractual,  
16 no se le han ejecutado ningún tipo de garantías, tampoco cláusulas, penales y  
17 multas, tal como lo manifiesta el administrador técnico del procedimiento. Y es  
18 importante indicar que la fecha límite para la aprobación sería  
19 aproximadamente el 14 de agosto, esto por lo que les venía comentando que  
20 el servicio debe iniciar el 17. Es por eso por lo que, en caso de algún atraso  
21 necesitamos tener esos días de respaldo para poder diligenciar lo que  
22 corresponde a la solicitud de extensión de garantía, notificación de contratos y  
23 cualquier otra diligencia que se apropie del servicio. Gracias. – El presidente  
24 Acevedo Gutiérrez señala: con todo gusto. Muy bien, presentado de esta forma  
25 el informe, la propuesta de la presidencia es dispensar del trámite de comisión  
26 y aprobar la tercera prórroga al contrato 2022LA-0000001-0022-030101 en los  
27 términos de los informes técnicos administrativos. En discusión la propuesta de  
28 la presidencia. - Visto el documento, el presidente Acevedo Gutiérrez indica: se  
29 da lectura al oficio, y se hace una corrección dentro del oficio que se indica por  
30 un error material “II Prorroga” siendo lo correcto, III prorroga. El presidente

N°095-2025

1 Acevedo Gutiérrez somete a votación la propuesta; **se acuerda por**  
2 **unanimidad de nueve votos afirmativos de los regidores Picado Chacón,**  
3 **Camacho Vargas, Zúñiga Orozco, Quesada Moya, Arce Moya, Quesada**  
4 **Cerdas, Pichardo Aguilar, Alvarado Méndez y Acevedo Gutiérrez, aprobar**  
5 **la III prórroga al contrato 2022LA-000001-0022030101, para el**  
6 **“Mantenimiento y Operación de las Plantas de Tratamiento de Aguas**  
7 **Residuales Ordinarias existentes en las Urbanizaciones Cocorí, Ciudad de**  
8 **Oro, Villas del Sol y Residencial Cartago, Distrito San Francisco, por un**  
9 **período de hasta por 12 meses con opción a ser prorrogada hasta por tres**  
10 **períodos iguales. -El presidente Acevedo Gutiérrez somete a votación la**  
11 **firmeza; se acuerda por unanimidad de nueve votos afirmativos de los**  
12 **regidores Picado Chacón, Camacho Vargas, Zúñiga Orozco, Quesada**  
13 **Moya, Arce Moya, Quesada Cerdas, Pichardo Aguilar, Alvarado Méndez y**  
14 **Acevedo Gutiérrez, aprobar la firmeza. - Notifíquese este acuerdo con acuse**  
15 **de recibo y fecha a la Licda. Génesis Bermúdez Campos, Proveedora Municipal**  
16 **a.i y al alcalde Mario Redondo Poveda. – Acuerdo definitivamente aprobado.**

17 **ARTÍCULO 3. - OFICIO TRA-009-25-SJV, SOBRE REMISIÓN PLAN**  
18 **QUINQUENAL DE CONSERVACIÓN Y DESARROLLO 2026-2030. -----**

19 Se conoce oficio TRA-009-25-SJV de fecha 09 de julio del 2025, suscrito por el  
20 Ing. Ronny Rojas Fallas, secretario de la JVC; y que dice: “...Asunto:  
21 *Conocimiento y aprobación del Plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo*  
22 *2026-2030 Estimados señores: Por este medio se informa que, en la sesión*  
23 *extraordinaria N°195-25 de la Junta Vial Cantonal, celebrada el martes 8 de*  
24 *julio de 2025, se conoció y analizó el Plan Quinquenal de Conservación y*  
25 *Desarrollo Vial 2026-2031. Luego de su debida revisión, los miembros de la*  
26 *Junta adoptaron el siguiente acuerdo: ACUERDO: Aprobar el Plan Quinquenal*  
27 *de Conservación y Desarrollo Vial 2026- 2031. Remitirlo al Concejo Municipal*  
28 *para su conocimiento y aprobación. Copiar el presente acuerdo a la Unidad*  
29 *Técnica de Gestión Vial y al Área de Planeamiento. El acuerdo fue aprobado*  
30 *por unanimidad, con tres votos afirmativos, y se declara adoptado en firme...”*

N°095-2025

1 . – El presidente Acevedo Gutiérrez indica: vamos a otorgar hasta 2 minutos de  
2 receso para efectos de revisar un tema técnico de la transmisión. – El  
3 presidente Acevedo Gutiérrez reanuda la sesión y concede la palabra al  
4 ingeniero Ronny Rojas quien señala: buenas noches. Voy a ir lo más rápido  
5 posible, pero siempre con esa premisa de que, si no tenemos claro algo, tal vez  
6 así dentro del texto lo revisamos, o al final vayan apuntando por ahí y puedan  
7 hacer consultas lo más específicas y sobre todo atinentes al tema que estamos  
8 viendo. Hoy, con gran agrado, creo que, en una sesión anterior, estuvimos  
9 revisando las políticas en las que fundamentaríamos el Plan Vial Quinquenal,  
10 que llevaríamos adelante entre el año 2026 y 2030, dado que el Plan Vial  
11 Quinquenal vigente está a punto de vencer este año, y también la importancia  
12 de que el Plan Vial esté vigente para que podamos formular el presupuesto del  
13 próximo año. En esa línea, traemos hoy, muy respetuosamente, y también otra  
14 parte importante, es que hoy vengo en calidad de secretario de la Junta Vial y  
15 representando a la Junta Vial Cantonal, que don Mario me ha pedido que venga  
16 a exponer este tema en calidad de, también aquí representado por don Marvin  
17 y por doña Lidieth, como parte de la Junta Vial Cantonal y los compañeros que  
18 también son suplentes. La idea es que podamos visualizar hoy rápidamente  
19 qué es el Plan Vial Quinquenal y la importancia de llevar adelante esta  
20 herramienta el día de hoy en esta propuesta. Basado en el Decreto Ejecutivo  
21 42686 MOPTT, se nos define un mecanismo que es una guía para la  
22 formulación de planes viales quinquenales, que ha sido la metodología que ha  
23 venido utilizando la Unidad Técnica de Gestión Vial, como se lo mencioné en  
24 la ocasión anterior cuando vimos lo de las políticas, para que ese Plan Vial  
25 Quinquenal que se ha venido trabajando y que ya en la ocasión anterior, les  
26 comentaba, ya vendrán varios capítulos avanzados y en esta ocasión ya  
27 venimos a traer el plan como tal que es una herramienta que está construida  
28 con base en diagnósticos objetivos. Eso es muy importante, sé que los  
29 Concejos de Distrito, asociaciones de desarrollo, los regidores que fueron  
30 invitados y fueron parte de la consulta comunal que se realizó el 15 de marzo

N°095-2025

1 anterior y en donde se da un análisis objetivo, que fue punta de partida en el  
2 estado funcional normativo y territorial, siendo el Plan Vial Quinquenal una  
3 priorización con criterios ponderados y estimaciones de inversión, metas  
4 medibles, que es muy importante, ya lo mencionábamos la vez pasada, tiene  
5 que ser medible, sea cuantificable, tangible y propuestas viales propiamente. Y  
6 creo que algo muy importante es que es un compromiso financiero del Gobierno  
7 local, de la municipalidad, con el MOPTT, en donde nosotros le mostramos de  
8 manera fehaciente, le garantizamos que la municipalidad, que la Junta Vial, que  
9 el Concejo Municipal tiene el instrumento con el cual implementará los recursos  
10 que vienen provenientes de la Ley 8114 Impuesto al Combustible y Ley 9329,  
11 Ley de Descentralización del Estado. Importante, ¿qué no es un Plan Vial  
12 Quinquenal? No es una lista de obras sin sustento o sin criterio técnico, ni una  
13 lista de proyectos sin establecimiento de un contenido presupuestario. Más bien  
14 es un instrumento que, de acuerdo a lo que vimos la vez pasada, demanda  
15 políticas y presiones locales. No es un listado de caminos o proyectos, eso es  
16 muy importante que lo tengan claro, no es un presupuesto aprobado ni  
17 garantiza ejecución inmediata, es una planificación quinquenal, es una  
18 planificación a cinco años que debe ser validada, gestionada año a año en cada  
19 una de las figuras presupuestarias en cada plan presupuesto mediante  
20 presupuestos anuales y sometidos a revisión en cuanto a potenciales cambios  
21 técnicos o financieros. Eso es decir, quiere decir que no está escrito en piedra,  
22 pero que tienen que tener sustentos o tener sustento técnico y legal de diversa  
23 índole para que se puedan hacer variaciones y algo importante es que, un Plan  
24 Vial Quinquenal no sustituye los procesos participativos; la participación  
25 siempre se ha venido dando, se va a seguir dando y se dará en cada uno de  
26 los contextos que tiene el plan, ni tampoco sustituye a la contratación o los  
27 procesos de contratación administrativa para la adquisición de bienes o  
28 estudios técnicos o cosas por el estilo. El plan no sustituye tampoco el marco  
29 legal de ninguna manera. ¿Por qué es importante el Plan Vial Quinquenal?  
30 Porque, como les mencionaba, es un requisito para que el MOPT nos otorgue

N°095-2025

1 los recursos 8114 y eso está debidamente evidenciado en la normativa y en los  
2 diversos decretos. Si no hay Plan Vial Quinquenal, no hay recursos de la 8114  
3 y tiene que estar debidamente aprobado y suscrito por los que acá se  
4 encuentran que son la Junta Vial Cantonal y el Concejo Municipal. Además, es  
5 importante porque se convierte en un mecanismo de conservación de caminos.  
6 Ese término de conservación es muy importante que lo tengamos claro, porque  
7 la conservación de caminos es lo que medula lo que es el Plan Vial Quinquenal  
8 en cuanto al compromiso institucional a largo plazo o mediano plazo en la  
9 implementación de las acciones para que no sean tan aisladas, sino que sean  
10 más integrales y en un muy corto plazo tratar de llevar adelante las metas  
11 medibles, tangibles y en escenarios técnicos que sean propicios. Ahora bien, la  
12 formulación se lleva adelante mediante una metodología oficial, que es este  
13 instrumento que les mencioné en la sesión anterior, cuando vimos lo de las  
14 políticas, y les traigo a colación, que está también disponible, una guía que fue  
15 formulada nada más y nada menos por el MOPT, o liderada por el MOPT, por  
16 el Banco Interamericano de Desarrollo, por el GIS, que es la Fundación de  
17 Cooperación Alemana, la Universidad de Costa Rica, la Universidad Nacional  
18 y el LANAMME. Entonces, inclusive en todo este proceso de diagnóstico, de  
19 análisis físico funcional que tenemos, se da el acompañamiento de estos  
20 actores por medio de la guía y directamente del LANAMME como actor directo  
21 hacia la Unidad Técnica de Gestión Vial en donde se nos dio todo el  
22 acompañamiento para que, junto a todo lo que fueron los espacios generados  
23 de participación ciudadana, hacia la ciudadanía, hacia los líderes comunales, a  
24 los Concejos de Distrito, asociaciones, en diversos momentos en que se llevó  
25 adelante la participación de ellos, nos permitió que tuviéramos esta herramienta  
26 bastante clara y, sobre todo, que tengamos claro que todo este Plan que  
27 ustedes tienen hoy, que se les trae para validar, se acoge directamente a esa  
28 metodología de planes quinquenales. O sea, aquí nadie está inventando nada,  
29 sino más bien que nos basamos necesariamente en esa guía y ese  
30 acompañamiento que nos dieron directamente funcionarios del LANAMME, de

N°095-2025

1 la Oficina de Gestión Municipal. Ahora, con este diagnóstico, así rápidamente,  
2 es importante tener aspectos iniciales o primordiales en esta línea. Nosotros  
3 contamos con aproximadamente 530 kilómetros de red vial que tienen código,  
4 y la cantidad de códigos es nada más y nada menos de 459 códigos de camino.  
5 Entonces, vean que son bastantes códigos, o sea, eso es lo que está inscrito  
6 en la Dirección de Planificación Sectorial como caminos viales o parte de la red  
7 vial cantonal y, mayoritariamente, se encuentran en asfalto un 63% y en lastre  
8 un 34%. Creo que mayoritariamente son esas tipologías de superficie de ruedo.  
9 Y la distribución se da, ahí traje de referencia, en los diversos distritos, en  
10 condiciones de estado, o la tipología de estado, de diversa naturaleza. Por  
11 ejemplo, Oriente. Oriente en teoría no tendría ningún regular malo y muy malo,  
12 y hay varios parámetros que están ahí establecidos. Algo muy importante es el  
13 hecho de que este inventario se actualizó a mayo de este año. Se hizo la  
14 valoración de todos los caminos y se analizó ello. Ahora bien, para que lo  
15 tengamos claro, todo esto está debidamente vinculado en este instrumento de  
16 análisis que nos brindan estas instituciones, lo que es la jerarquía de los  
17 caminos. La jerarquía es ese elemento que nos da o nos clasifica con tres  
18 funcionalidades o en tres tipos, A, B y C. En la jerarquía A, es muy importante,  
19 concentramos los volúmenes o acepta volúmenes muy altos de tránsito,  
20 conecta centros de actividad económica, brinda acceso directo a instituciones  
21 públicas, hospitales, centros educativos regionales, universidades. Permite una  
22 articulación vial hacia las rutas nacionales, hace esa vinculación directa. ¡Ojo!,  
23 jerarquía A, que es importante que lo tengamos claro. Jerarquía B actúa como  
24 conectores entre la jerarquía A y C, que ya lo vamos a ver. La jerarquía B tiene  
25 como función la recolección y distribución de tránsito, dar acceso a zonas  
26 productivas a escala intermedia o pequeña, y también a zonas industriales,  
27 agrícolas, y ofrece alternativas de caminos estructurantes en caso de  
28 congestión o mantenimiento. Y tenemos los caminos de jerarquía C, que sirven  
29 para las comunidades periféricas, rurales, de espacios o de menor tránsito,  
30 residenciales pequeños, y son vitales para la accesibilidad local, y aunque

N°095-2025

1 tienen poco tránsito, tienen un rol social de mucha relevancia, y esas funciones  
2 o esas rutas son fundamentales para garantizar la movilidad propiamente. Vean  
3 acá cómo tenemos distribuidas esas jerarquías en A, B y C. La jerarquía A es  
4 la que está en azul o celeste, la jerarquía B es la roja, y la jerarquía C es la  
5 verde. Entonces vean que los caminos a nivel cantonal están muy distribuidos  
6 en cada una de las jerarquías, y ojo, no es que una jerarquía es más importante  
7 que otra, lo que estamos viendo aquí es que todas las rutas son importantes,  
8 pero se definen por la jerarquía de acuerdo a esas condiciones que les  
9 mencionaba anteriormente, en cuanto a sus características y sus condiciones.  
10 Otros activos viales que también se revisan o se analizan para efectos de la red  
11 vial cantonal son los puentes, lo cual también hemos conversado en algunas  
12 ocasiones, que fueron debidamente inventariados, analizados e identificados  
13 por el TEC en un análisis que hicimos en el 2022, y el cual también se mantiene  
14 actualizado, con 42 puentes y tres alcantarillas de cuadro. Y la ciclovía, que es  
15 otro elemento también que tanto la Contraloría como la normativa nos hace  
16 vincular dentro de la planificación para efectos de la conservación y  
17 mantenimiento. Un elemento que para mí es uno de los más bonitos es la  
18 implementación de los corredores peatonales, y es un elemento muy novedoso  
19 porque lo que promueve es que los peatones tengan las condiciones para  
20 trasladarse de una manera adecuada y se vincula dentro del Plan como tal.  
21 Entonces, vean que aquí en la imagen referencial tenemos corredores  
22 peatonales en la ciudad, principalmente distrito 1 y 2, pero tenemos 41  
23 corredores peatonales a nivel de los 11 distritos. Entonces, es muy interesante  
24 cómo estos corredores peatonales, como lo vamos a ver más adelante, nos van  
25 a ayudar en una parte importante de la implementación del Plan. Ahora bien,  
26 en estas rutas o en las carreteras que tenemos, tenemos necesidades básicas  
27 que fueron analizadas y revisadas en la consulta comunal que se hizo el 15 de  
28 marzo de este año con los diversos actores que les mencionaba, Concejos de  
29 Distrito, asociaciones de desarrollo, regidores que nos acompañaron, la  
30 compañía de funcionarios de la Administración municipal, en donde se

N°095-2025

1 generaron grupos focales que por distrito nos dieron la información y la  
2 recopilación de la información para definir cuáles son esas necesidades viales.  
3 ¿Cuáles son ellas? La conservación y mantenimiento rutinario de la red vial  
4 existente; hay que conservar, hay que mantener, lo que es elementos de  
5 seguridad vial, también conservarlo y mantenerlo, el mantenimiento de puentes  
6 y pasos peatonales, que fue un elemento muy importante, que además de ello  
7 hemos venido implementando en las nuevas estructuras, la implementación o  
8 mejora de construcción de aceras y corredores peatonales, y ahora sí, en este  
9 Plan sí va implementado ese elemento, en el anterior no, y la mejora en  
10 caminos no pavimentados, principalmente en los rurales, principalmente en  
11 ellos, lo que es mejoramiento de construcción de cunetas ( toda esa información  
12 es las que ustedes, Concejos de distrito y la comunidad nos dieron, en ese lindo  
13 ejercicio de la modalidad participativa) el mejoramiento progresivo de los  
14 caminos que están en mal estado a un mejor estado; que parte de ello es los  
15 caminos que están intransitables, por ejemplo, la idea de que con la maquinaria  
16 compramos un tractor para habilitarlos por lo menos para momentos del año en  
17 verano y luego ya lastrearlos, ir mejorando. Y otro elemento de gran relevancia  
18 que nos dice este manual, que lo vimos en la sesión anterior, es las políticas  
19 viales (que no me voy a detener mucho porque lo vimos ampliamente en la  
20 sesión anterior) que son la base para la formulación de lo que son las  
21 prioridades y las propuestas de implementación del Plan Vial Quinquenal, en  
22 donde principalmente tenemos tres insumos que son: los hallazgos del  
23 diagnóstico integral, la consulta en el proceso de esa consulta comunal que les  
24 mencionaba del 15 de marzo, el criterio experto del equipo base que elabora el  
25 Plan, que es el grupo de profesionales que tenemos en la oficina, que llevó  
26 adelante las políticas para que se agrupen en los componentes que tenemos  
27 en esta tabulación, que se recuerdan, que la vimos la vez pasada, en  
28 componentes contra las políticas que se implementan en cada componente.  
29 Entonces tenemos el componente de conservación vial, por ejemplo, de  
30 desarrollos viales, tenemos la política de mantenimiento y conservación de

N°095-2025

1 infraestructura vial, y así sucesivamente. Ahí no me voy a tener mucho porque  
2 creo que lo vimos bastante bien y que ustedes, muy amablemente y la Junta  
3 Vial trajo acá, se aprobó por este estimable Concejo Municipal en la sesión del  
4 29 de mayo, que es en esta que les menciono, en el acta 085-2025, artículo 1.  
5 De ahí, desde esas políticas, partimos para lo que es la priorización de la red  
6 vial, y sé que es ahí donde se nos prenden las antenitas a muchos ¿ cómo se  
7 da esa priorización? Ok, es muy importante, se generan estos criterios de  
8 priorización, y ojo, están en la guía no los inventó Ronny, no los inventó nadie,  
9 están en la guía y están aquí suscritos de esa manera. Esos criterios de  
10 priorización son: el tipo de superficie de ruedo, si es de asfalto, si es en lastre,  
11 si es en cemento. El estado de superficie de ruedo, o sea, la condición: el  
12 estado del sistema de drenaje, o sea, de la manera en que se evacúa el agua  
13 adecuadamente o no; el estado del camino, que en final de cuentas engloba a  
14 esos tres que acabo de mencionar; el tránsito promedio vehicular o tránsito  
15 promedio diario, que es la cantidad de vehículos por día al año que pasan por  
16 esa ruta, que es una ponderación de ello; el índice de viabilidad técnico-social,  
17 que es un elemento que principalmente la Dirección de Planificación Sectorial  
18 nos da como un parámetro también de priorización, y es un argumento que  
19 ellos utilizan para efectos de priorización; las jerarquías, que es de las que  
20 hablamos anteriormente, la jerarquía A, B y C; la accesibilidad a los servicios  
21 básicos, un elemento demasiado importante; la población beneficiada, o sea,  
22 cuántas viviendas por kilómetro, porque pensaría uno que ese es un parámetro,  
23 en donde nos da, o sea, en cada vivienda viven tantas personas, y eso nos da  
24 hasta un número de personas por kilómetro que viven ahí, que pueden ser  
25 beneficiarias; el turismo; el nivel de producción que haya en la zona de ese  
26 camino o de esa ruta, y el comercio. Parte de esos elementos se van  
27 analizando, o esos elementos se van analizando, y se le da un peso porcentual  
28 de acuerdo al criterio experto. ¿Qué quiere decir?, que se podría decir cuál es  
29 el más importante o menos importante, o cuál grado de importancia le damos a  
30 cada uno de ellos. Como les decía, en lo que es el estado del camino, por

N°095-2025

1 ejemplo, se le da un 10%, porque prácticamente engloba los otros que es tipo,  
2 estado y sistema de drenaje de los elementos del camino. O, por ejemplo, el  
3 tránsito de vehículos es importantísimo, porque eso va directamente asociado  
4 al deterioro y al mayor beneficio, el mayor interés público. Luego, la jerarquía,  
5 que es de los elementos que hablábamos al principio, de esa importancia  
6 estratégica que hay, el acceso a los servicios básicos, que vayamos rápido al  
7 IBAIS, que vayamos rápido a la escuela, que vayamos rápido a la universidad,  
8 etcétera, etcétera, y la población beneficiada, que es las viviendas por  
9 kilómetro. Entonces, esos son los parámetros de mayor peso, que lo que hace  
10 es que nos dé una selección y una ponderación de los criterios, o que esos  
11 criterios para que la conectividad sea funcional, el volumen del uso, digamos,  
12 de las vías, el impacto social que pueda tener, el desarrollo productivo, lo que  
13 garantiza una intervención vial, sobre todo esos términos son muy importantes,  
14 racional y justa, los ejemplos que le he puesto, no es lo mismo la calle enfrente  
15 del polideportivo, a la callecita de perico de los palotes, allá en la comunidad  
16 donde hay una casita, o ninguna casita, etcétera, etcétera. Luego, tener claro,  
17 que esta priorización, reitero, es el manual que establece, permite o permitió  
18 jerarquizar los activos viales. O sea, darle una priorización del más importante  
19 al menos importante; que no es que uno sea menos importante, es basado en  
20 estas condiciones que estamos conversando, para que, con base en ese  
21 conjunto de criterios cuantificables, ya no sean tan subjetivos. Que no sean  
22 porque a Ronny le pareció, o a alguno le pareció que esa es la calle importante,  
23 o el bien importante, la acera, el puente. Lo que se hace es que se pondera, de  
24 acuerdo a su relevancia relativa, en lo que vendría a ser el desarrollo territorial,  
25 la funcionalidad de la red, y las necesidades de la población, y, sobre todo, la  
26 sostenibilidad del sistema de transporte local. Algo importante es el hecho de  
27 que sin... ¿cómo es que se dice?, sin cocoa no hay chocolate. Entonces el Plan  
28 y esta guía, nos hacen tener mucha claridad de cuál es el aspecto financiero  
29 ¿qué tenemos, o cuál es el dinero que vamos a implementar en las rutas?, y  
30 para ello se hace un análisis (y así lo dice la guía) histórico de cuántos son los

N°095-2025

1 recursos que han ido llegando a la municipalidad, o a la UTGV, o a la actividad  
2 de gestión vial propiamente, por parte de los diversos actores. En ese caso,  
3 tenemos lo que viene de la Ley 8114 y la Ley 9329 de impuesto al combustible,  
4 en donde de 2020 a 2024 (y ojo que no se analiza este año porque no ha  
5 terminado 2020 a 2024) se han tenido valores de 2.300 millones, 1.170  
6 millones, 1.150 millones en 2022, 1.300 millones en 2023, 1.288 millones en  
7 2024, vean que son, esos son fondos de recursos de la Ley 8114 Impuesto al  
8 Combustible, y de fondos propios, recursos propios, se han ido implementando.  
9 1.230 en 2020, 1.683 casi millones en 2021, etcétera, etcétera, hasta en 2024,  
10 más de 2.000 millones. Recursos propios, impuestos que se colecta, y de los  
11 servicios que se colectan. Entonces, podemos ver que hay un histórico de  
12 inversión que va de los 2.500 millones a los 3.300 millones. Ahora bien, con  
13 eso podemos hacer un prorrateo a futuro de cuánto es lo que se podría estar  
14 invirtiendo porque tenemos una estadística anterior. Entonces, basado en ese  
15 promedio de ingresos, desde 2020 a 2024, estimamos lo que requeriríamos o  
16 lo que se implementaría de 2026 a 2030, teniendo un promedio aproximado de  
17 2.794 millones, teniendo claro que, dependemos de que no haya una situación  
18 fortuita, una situación de fuerza mayor, pandemia, etcétera, etcétera, o  
19 circunstancias especiales como tenemos ahorita con el agua, etcétera,  
20 etcétera. Ahora bien, luego también el Departamento de Gestión Vial tiene  
21 ciertos gastos o costos directos que están asociados a salarios, a costos  
22 administrativos, a gastos operativos, al mantenimiento de equipos y a  
23 materiales diversos como bloqueadores para los muchachos, chalecos,  
24 zapatos, etcétera, etcétera. Eso arroja datos de 2020 a 2024, aproximado de  
25 731 millones, 760 millones en 2021 y así sucesivamente a casi 800 millones en  
26 2024. Entonces, ahí tenemos más o menos un parámetro de cuánto es lo que  
27 se viene invirtiendo en esos aspectos anualmente. Entonces, lo que dice la guía  
28 es que tomemos en cuenta que esos 789 millones vendría a ser un gasto anual  
29 promedio que al aplicarle un factor que se llama inflación, que tenemos que  
30 aplicarlo necesariamente para efectos de lo que es nos dice la guía para la

N°095-2025

1 operación y teniendo en cuenta que durante el tiempo del año 2026 a 2030  
2 podríamos estar teniendo también este factor de la inflación y también tener en  
3 cuenta que la operación crediticia con el IFAM para la implementación en  
4 puentes y maquinaria ya es un costo fijo que tenemos durante los próximos  
5 cinco años. Entonces, habría una proyección de costos fijos que implementaría  
6 lo que ya hemos venido promediando durante los años anteriores y el costo  
7 asociado o la inversión asociada a los puentes y a la maquinaria o el empréstito  
8 del IFAM para que pudiéramos considerar un balance de cuánto es lo que de  
9 2026 a 2030 pudiéramos tener como ingresos, que hablábamos de promedio  
10 de 2.794 millones contra 1.013 a 1.150 millones por lo que respecta a este rubro  
11 de costos directos, para que podamos tener un promedio anual de 1.780  
12 millones en 2026, 1.747 en el 2027, etcétera, etcétera. Y vean que aquí, bueno,  
13 ahorita lo vamos a ver más adelante, cómo esta estimación es muy importante  
14 porque de ahí depende cuánto podamos ir haciendo en el tiempo, en lo que es  
15 ya obra y en lo que es la implementación. Otro elemento muy importante es que  
16 se hizo un análisis y un cálculo de esos costos y que se realizó necesariamente  
17 basado en contrataciones recientes que están asociadas necesariamente al  
18 departamento vial, obviamente post-COVID, o sea, todo necesariamente  
19 después de COVID para que los costos sean muy reales y que sean  
20 necesariamente en el cantón; no podemos tomar como referencia los costos de  
21 las inversiones en Nandayure o en Limón o en San Carlos porque tenemos una  
22 realidad. Entonces, en esta línea podemos generar un listado de costos por  
23 kilómetro de lo que son las tipologías de inversión. ¿Qué quiere decir esto?  
24 Que, si yo tengo una calle, vamos a poner el ejemplo ahí, tenemos asfalto  
25 regular y lo queremos pasar a asfalto bueno, como lo hemos venido haciendo  
26 en estos días. Eso tiene un costo por kilómetro aproximado de 79 millones.  
27 Entonces, vean que es un costo, digamos, que, si lo comparamos, por ejemplo,  
28 con el de pasar de asfalto malo a asfalto bueno, es arrancar todo y hacerlo  
29 nuevo, tiene un costo de 217 millones por kilómetro. Entonces, vean que  
30 pudiéramos hacer hasta tres veces una mejora versus una reconstrucción de

N°095-2025

1 estas. O, por ejemplo, pasar de lastre regular a asfalto bueno tiene un costo de  
2 casi 229 millones de colones por kilómetro. Entonces, vean que los recursos  
3 son tan limitados que podríamos hacer muy poco si no hacemos una buena  
4 adecuación de las inversiones en cuanto a la manera en que los vayamos  
5 incorporando dentro de la planificación y dentro de lo que serían las  
6 planificaciones anuales. Recordemos, como yo les mencionaba, que los  
7 escenarios, eso es muy importante que lo tengan en cuenta, los escenarios de  
8 intervención se basan necesariamente en las políticas, que ya ustedes  
9 revisaron y creo que tienen bastante claro, la consulta comunal que hicimos el  
10 15 de marzo y el criterio experto, criterio técnico de la UTG, y eso nos permite  
11 que, acorde a lo que dice la guía, hagamos una formulación del Plan en  
12 escenarios. El escenario uno, el mantenimiento del estado de la superficie de  
13 ruedo de la ruta jerarquía A es de gran relevancia porque resulta que esas rutas,  
14 por lo general, están en buen o muy buen estado: entonces, es barato o es  
15 menos oneroso mantenerlas o mejorarlas. Luego está lo que es el  
16 mejoramiento de rutas de superficie de lastre, en donde se transforma en  
17 asfalto. Eso es oneroso, ya les dije, 229 millones el trasladar un kilómetro de  
18 una condición a otra, pero esos son elementos de mejoramiento que se tienen  
19 plasmados en esos escenarios. ¡Ojo a eso!, escenario uno y escenario dos.  
20 Luego tenemos el escenario tres, que es el de conservación de la red vial  
21 pavimentada, que corresponde a acciones de mantenimiento sobre las calles  
22 asfaltadas. Eso ya corresponde a bacheo y otros elementos diversos. La  
23 conservación de la red vial no pavimentada, la cual es de gran prioridad, dirigido  
24 al mantenimiento de las rutas en lastre, que deben de mantenerse una  
25 funcionalidad, ojalá óptima, y para eso es muy importante también los drenajes,  
26 los compañeros de los distritos rurales. Y la seguridad vial, que es el quinto  
27 escenario, que incluye todo lo que es demarcación vial, horizontal, vertical, así  
28 como dispositivos de contención, etcétera, etcétera. Algo muy importante que  
29 quiero que se lleven muy claro es que esos escenarios tres, cuatro y cinco se  
30 hacen sí o sí. O sea, es una regla, es una norma, es prioridad. ¿Por qué?

N°095-2025

1 Porque nosotros tenemos que mantener lo bueno conservando, y  
2 conservándolo requiere la implementación de ese escenario tres. La red vial no  
3 pavimentada, tenemos que mantenerla en buen estado para que nuestros  
4 agricultores y nuestras personas puedan pasar con sus productos. Y la  
5 seguridad vial sí o sí, porque necesitamos que las personas se encuentren de  
6 una manera adecuada. Ahora bien, el sexto escenario es el mejoramiento de  
7 las aceras, de las rutas y los corredores peatonales, que lo veíamos ahí, los 41  
8 corredores peatonales identificados, en donde promueve la accesibilidad  
9 universal. Eso es un principio moderno de que las personas, o de esa pirámide  
10 inversa de la movilidad, en donde podamos tener corredores peatonales que  
11 comuniquen lugares en donde vamos a recibir salud, educación, se  
12 comercialice y tengamos transporte público. El séptimo escenario es el de  
13 mejoramiento de elementos pluviales, que ya todos conocemos que son muy  
14 importantes. El sistema de drenaje de cualquier ruta debe estar garantizado  
15 una evacuación adecuada de aguas de lluvia. El octavo escenario, el  
16 mantenimiento de puentes, que creo que hemos venido implementándolo poco  
17 a poco, no sólo, pero hay que mantenerlo, no es reconstrucción, de ahí la  
18 importancia; tenemos que mantener los puentes que están buenos y los que  
19 están regulares, e ir haciendo lo propio para que cuando los tengamos en  
20 óptimas condiciones, le damos el análisis y el seguimiento a los puentes que  
21 están ya muy malos. Y la novena, que es el mantenimiento de la ciclovía, que  
22 tiene tareas o mantendríamos tareas preventivas y correctivas de la estructura  
23 y de la marcación correspondiente. Algo que quiero que analicemos es esta  
24 utopía que tenemos en esa tabla, bueno sé que algunos no la pueden ver, pero  
25 esa utopía que tenemos ahí es esos escenarios, esos nueve escenarios, de  
26 cuánto nos costaría atender en año 1, año 2, año 3, año 4, año 5, como si  
27 tuviéramos toda la plata necesaria para atender toda la red vial, ¿ok? Ahí en  
28 rojo se plasma la diferencia que hay entre el requerimiento para poder atender  
29 en los cinco años subsiguientes la red vial de manera óptima, versus la realidad,  
30 que es, y lo veíamos anteriormente, esa diferencia entre los recursos que

N°095-2025

1 hemos venido teniendo, menos los costos directos que nos asocian un monto  
2 aproximado de 1.700 millones, hasta 1.600 millones. Entonces vean que para  
3 el año 1 necesitaríamos adicional a lo que ya tenemos claro, que nos estaría  
4 llegando, o que eventualmente nos estaría llegando si no hay ninguna situación  
5 fortuita, hasta 17.000 millones para el año 1. Otros 18.000 en el año 2. 18.600  
6 millones en el año 3. 19.500 millones en el año 4, y así subsiguientemente.  
7 Ahora, es importante que se pueda apreciar que se requeriría un promedio de  
8 20.000 millones anuales para poder atender de manera adecuada o total las  
9 necesidades e infraestructura del cantón. De ahí la importancia priorizar. ¿Por  
10 qué priorizamos? Porque no tenemos toda la plata necesaria para ello. Y hacer  
11 una distribución eficiente de esos recursos que tendríamos o que  
12 mantendríamos. Entonces vean que, por ejemplo, y es aquí donde es  
13 importante el hecho de que, como les decía, el escenario 3, 4 y 5 se hacen sí o  
14 sí. Y vean que tienen el mayor peso de las inversiones. Y les traemos una  
15 propuesta 1, que es donde haríamos inversiones en mejoramiento del estado  
16 de superficie de ruedo en la jerarquía A, aproximadamente de 3 kilómetros, 4  
17 kilómetros, 3 kilómetros, el año 1, 2, el año 3, 3 kilómetros, etcétera, etcétera.  
18 Ahí la tabulación no se aprecia muy bien, pero no es tanto el fin de la diapositiva,  
19 sino que podemos ver que, como el escenario 3, 4 y 5 no se pueden variar, se  
20 tienen que atender la red vial pavimentada o conservarse la red vial  
21 pavimentada, conservar la red vial no pavimentada y mantener los elementos  
22 de seguridad vial. Y, además, algo importante es el hecho de que ya el rubro  
23 de puentes lo tenemos incluido dentro del empréstito para los próximos 5 años.  
24 Entonces también tenemos cubierto ese. Entonces, les traemos una propuesta  
25 1, que es que podamos implementar en el escenario 1 una serie o la  
26 implementación de recursos para que al final del quinquenio podamos atender  
27 el 8.2% de la red vial jerarquía A. Y que en el escenario 2, el mejoramiento de  
28 la red vial de lastre y trasladarlo a asfalto, apenas un 2%. Ahora, ¿por qué?  
29 Porque tenemos que promoverlo y traérselo a colación para que ustedes  
30 puedan ver lo siguiente. Digamos, parte de esto es evidenciar que los altos

N°095-2025

1 costos de las inversiones, sabemos que las obras viales son carísimas. Esos  
2 costos de inversión, las actividades relacionadas con mejoramiento de los  
3 caminos de lastre y asfalto limitan la intervención en una cantidad importante,  
4 una cantidad considerable de recursos que impacten verdaderamente en lo que  
5 es la inversión en la red vial cantonal. Y por acá también podemos ver cuál es  
6 la propuesta para que pudiéramos alcanzar también una optimización de esos  
7 recursos. En este caso la propuesta es prácticamente la misma que la anterior,  
8 de escenario 3 para abajo. ¿Por qué? Porque ya tenemos claro que la 3, 4 y 5  
9 se dan sí o sí. La implementación de aceras y rutas se mantendría,  
10 mejoramiento pluvial, los puentes, la ciclovía, todo igual. Lo que traemos aquí  
11 como propuesta 2 en el plan es que no se llevaría adelante propiamente, y no  
12 es que no sea importante lo que es el escenario 2, que es el mejoramiento de  
13 lastre y asfalto, por lo que les menciono, o sea, 229 millones por kilómetro, o  
14 sea, es bastante. Entonces es obviarlo en la propuesta, para que puedan ser  
15 eventualmente atendidos en este escenario por otros mecanismos que  
16 pudieran ser con IFAM, con el BID, con el INDER, con el MOPT, o convenios,  
17 con otras entidades, o inclusive con recursos que también se generen a nivel  
18 institucional que sigamos teniendo un crecimiento sostenido y que podamos  
19 implementar ahí. Entonces, con ese escenario, aunque tenemos algunos  
20 ajustes que, como lo pueden ver ahí en rojo más que todo tiene que ver el tema  
21 de la inflación, que hablábamos hace un rato, pero prácticamente sería el  
22 mecanismo para que podamos fomentar la atención del escenario 2, mediante  
23 estas entidades, y fortalezcamos el escenario 1, llevándonos desde un 9% de  
24 la red al final del quinquenio hasta un 12%. Entonces, que, con pocos recursos,  
25 llevaríamos adelante más y como se puede visualizar, se conservan las metas  
26 relativas, se siguen manteniendo las metas de conservación, los recursos  
27 destinados en el escenario 2 son trasladados al escenario 1 y en donde los  
28 costos de inversión por kilómetro tienen mayor impacto, que es lo que les  
29 mencionaba. Creo que aquí, parte de lo que media es que logramos pasar de  
30 14 kilómetros de camino de jerarquía A, a casi 22 kilómetros al finalizar el

N°095-2025

1 quinquenio. Y lo que estaríamos dejando de hacer son 3 kilómetros del  
2 escenario 2. O sea, dejaríamos de hacer 3 kilómetros y estaríamos casi  
3 haciendo hasta un casi 40% más de implementación. Ahora, ese análisis  
4 comparativo, lo que intenta es que para lo que es el quinquenio 2026-2030, el  
5 Departamento de Gestión Vial, por lo menos nosotros sí muy respetuosamente  
6 recomendamos la implementación de la propuesta número 2, dado que es una  
7 alternativa más adecuada, más realista, sobre todo, para que se dé el  
8 cumplimiento de objetivos del Plan Vial Quinquenal. Y esta recomendación se  
9 sustenta tanto en la distribución estratégica de los recursos como en el ajuste  
10 razonable de lo proyectado para estos próximos cinco años. Esa propuesta  
11 comparativa financiera se basa en proyecciones financieras, que eso es muy  
12 importante, y la viabilidad de las propuestas está garantizada por la viabilidad  
13 organizativa, que es el hecho que la municipalidad tiene una Unidad Técnica  
14 de Gestión Vial bastante consolidada que está basada en el hecho de que se  
15 realizan estudios técnicos actualizados, como los inventarios de los puentes, el  
16 análisis y la actualización de la red vial, etcétera, etcétera. La viabilidad  
17 financiera, que ya vimos que está dada mediante el análisis que se estableció.  
18 La viabilidad política, en donde estamos llegando a puntos de encuentro de  
19 diferentes actores. La viabilidad social, que involucra a las comunidades desde  
20 la consulta a lo que viene y por lo que estamos aquí, que es por la gente. La  
21 viabilidad tecnológica, en donde tenemos ya sistemas de información  
22 geográfico diariamente actualizados. Tenemos algunos drone, tenemos  
23 software actualizados en el Departamento de Gestión Vial. Para todo ello, la  
24 viabilidad ambiental que está basado en las buenas prácticas ambientales que  
25 venimos desarrollando en las diversas obras que hemos estado realizando. Y  
26 algo muy importante es el hecho de que el Plan Vial Quinquenal es la hoja de  
27 ruta, la ruta técnica y financiera que está constituida o basada en diagnóstico  
28 de objetivos, en el estado físico de las vías, en el estado funcional de las rutas,  
29 en la normativa y sobre todo en un aspecto territorial que nos atañe. Y esa  
30 priorización con criterios ponderados, con estimaciones de inversión de qué

N°095-2025

1 podríamos estar teniendo, con otros recursos, metas medibles, que sean  
2 tangibles, que podamos decir, vamos a atender tantos kilómetros de acera,  
3 tantos kilómetros o tantos puentes lo tenemos claro y eso es muy importante,  
4 que no sea tan ambiguo o que quede a la libre, que alguien lo decida por otro  
5 y que las propuestas sean viables, eso es muy importante. Y algo que si es de  
6 reiterar es que el Plan Vial Quinquenal no es un listado de caminos, no es un  
7 listado de proyectos a cinco años; es la aprobación del presupuesto para poder  
8 desarrollar de manera oportuna cada uno de los escenarios que acabamos de  
9 ver aquí y que sean asignados esos recursos acordes a la priorización de  
10 caminos de cada Plan Anual Operativo. O sea, cada año vamos a estar  
11 implementando un plan de trabajo que, como lo dice, que es muy importante  
12 que ese proceso de selección, y esto lo tomamos textualmente del manual de  
13 planes quinquenales, que una vez aprobada la propuesta que ustedes definan,  
14 (que eso es muy importante, esas dos propuestas, la uno o la dos, que sean  
15 aprobadas, una vez aprobada la propuesta que ustedes definan de intervención  
16 a ejecutar durante los siguientes cinco años) se realiza la asignación anual de  
17 proyectos. O sea, ya para la próxima reunión que tengamos aquí,  
18 probablemente que este servidor venga, se va a exponer cuál es la distribución  
19 para el año 2026. Y en cada figura presupuestaria ordinaria de cada año,  
20 basada esta principalmente en el presupuesto anual de cada uno de los  
21 escenarios que tenemos ahí en cada propuesta. Y que es importante, lo leo  
22 textualmente, "... es importante mencionar que previo a la aprobación de la  
23 propuesta de intervención, no es posible determinar proyectos particulares, no  
24 se puede así a dedo decir X o Y. Por el contrario, se presentan presupuestos  
25 anuales asociados a cada escenario de intervención, los cuales se encuentran  
26 vinculados a ese Plan Vial Quinquenal..." Bueno, ahí para no alargarme  
27 mucho, tal vez nada más recordar que acorde a esta metodología definida en  
28 la guía para la formulación de planes quinquenales, el Concejo Municipal debe  
29 elegir y aprobar una de las dos propuestas, las cuales recopilan todos los  
30 capítulos de la guía. La guía traía una gran cantidad de... inclusive ahí se la

N°095-2025

1 pasamos también. Y esa guía resume la información de los elementos a  
2 considerar en estos planes. Por lo anterior, se abre un espacio de consultas, y  
3 se someten a votación las propuestas presentadas, reiterando que, desde el  
4 punto de vista técnico, muy respetuoso, como le repito, recomendaríamos la  
5 propuesta 2 para efectos de optimizar los recursos. De mi parte, señor  
6 presidente y compañeros, muchas gracias. – El presidente Acevedo Gutiérrez  
7 indica: con todo gusto, más bien muchísimas gracias por la exposición, don  
8 Ronny. Este tema ya está debidamente dispensado para los efectos. Esta  
9 presidencia propone aprobar el acuerdo TRA-009-25-SJV sobre Plan Vial  
10 Quinquenal de Conservación y Desarrollo 2026-2030, específicamente la  
11 propuesta 2 presentada en este oficio. En discusión la propuesta. - Visto el  
12 documento, el presidente Acevedo Gutiérrez somete a votación la segunda  
13 propuesta; **se acuerda por unanimidad de nueve votos afirmativos de los**  
14 **regidores Picado Chacón, Camacho Vargas, Zúñiga Orozco, Quesada**  
15 **Moya, Arce Moya, Quesada Cerdas, Pichardo Aguilar, Alvarado Méndez y**  
16 **Acevedo Gutiérrez, aprobar la segunda propuesta presentada por el**  
17 **secretario de la Junta Vial Cantonal en este acto, por lo que se aprueba el**  
18 **Plan Quinquenal de Conservación y Desarrollo Vial 2026-2031.-** El  
19 presidente Acevedo Gutiérrez somete a votación la firmeza; **se acuerda por**  
20 **unanimidad de nueve votos afirmativos de los regidores Picado Chacón,**  
21 **Camacho Vargas, Zúñiga Orozco, Quesada Moya, Arce Moya, Quesada**  
22 **Cerdas, Pichardo Aguilar, Alvarado Méndez y Acevedo Gutiérrez, aprobar**  
23 **la firmeza.** - Notifíquese este acuerdo con acuse de recibo y fecha al Ing. Ronny  
24 Rojas Fallas, secretario de la Junta Vial Cantonal y al alcalde Mario Redondo  
25 Poveda. – **Acuerdo definitivamente aprobado.** -----

26 **ARTÍCULO 4. - OFICIO TRA-010-25-SJV, SOBRE REMISIÓN**  
27 **PRESUPUESTO EXTRAORDINARIA II DE LA JUNTA VIAL CANTONAL. ----**

28 Se conoce oficio TRA-010-25-SJV de fecha 09 de julio del 2025, suscrito por el  
29 Ing. Ronny Rojas Fallas, secretario de la JVC; y que dice: “...Asunto:  
30 *Conocimiento y aprobación del Presupuesto Extraordinario II Estimados*



N°095-2025

1 **firmeza.** - Notifíquese este acuerdo con acuse de recibo y fecha al Ing. Ronny  
2 Rojas Fallas, secretario de la JVC y al alcalde Mario Redondo Poveda. –

3 **Acuerdo definitivamente aprobado.** -----

4

5 Al ser las veinte horas con doce minutos, el presidente levanta la sesión.

6

7

8 Alberto Acevedo Gutiérrez

Guissella Zúñiga Hernández

9 Presidente Municipal

Secretaria Concejo Municipal

10

11

12 Mario Redondo Poveda

13 Alcalde Municipal

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30