

ACTA N°042 – 2025
PERIODO CONSTITUCIONAL
2024-2028

ACTA NÚMERO CERO CUARENTA Y DOS - DOS MIL VEINTICINCO DE LA SESIÓN ORDINARIA QUE CELEBRA EL CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO DE CÓBANO EL DÍA DIECIOCHO DE FEBRERO DEL DOS MIL VEINTICINCO A LAS DIECIOCHO HORAS CON QUINCE MINUTOS EN LA SALA DE SESIONES DE ESTE CONCEJO.

Con la presencia de las siguientes personas:

PRESIDENTE
Minor Centeno Sandi

PRESIDENTA Y SINDICA SUPLENTE
Olga Moncada Ledezma

CONCEJALES PROPIETARIOS
Francisco Madrigal Céspedes
Angie Vanessa Bonilla Santana.
Carlos Mauricio Duarte Duarte
Denia Villalobos Barahona

CONCEJALES SUPLENTE
Rafael Angel Duran Baltodano
Ivania Prendas Quesada
Mario Delgado Rodriguez

INTENDENTE
Lic. Ronny Montero

VICE INTENDENTA
Ms. Zulay Mora Jimenez

ASESORA LEGAL
Lic. Aralyn Villegas Ruiz

SECRETARIA
Roxana Lobo Granados

AUSENTES

CONCEJALES PROPIETARIOS

CONCEJALES SUPLENTE
Diana Salas Ibarra

Se comprueba el quórum y se da inicio a la sesión sometiendo a consideración del Concejo el orden del día propuesto para esta sesión

ARTICULO I.	ORACION
ARTICULO II.	RATIFICACION DE ACTAS
ARTICULO III.	AUDIENCIAS Y JURAMENTACIONES
ARTICULO IV.	MOCIONES
ARTICULO V.	ASUNTOS DE TRÁMITE URGENTE
ARTICULO VI.	INFORME DE LAS COMISIONES
ARTICULO VII.	INFORME DE LA ASESORA LEGAL
ARTICULO VIII.	INFORME DE LA INTENDENCIA Y LA ADMINISTRACION
ARTICULO IX.	CORRESPONDENCIA
ARTICULO X.	INFORME DE LOS CONCEJALES

ARTICULO I. ORACION

A cargo del Presidente Municipal. Sr. Minor Centeno

ARTICULO II. RATIFICACION DE ACTAS

- a. Se somete a ratificación el acta ordinaria 041-25 en la cual estuvieron presentes los Concejales (Minor Centeno, Carlos Duarte, Olga Moncada, Denia Villalobos, Angie Bonilla, Francisco Madrigal . Diana Salas, Ivania Quesada, Mario Delgado y Rafael Duran). La cual se ratifica en todas sus partes.

ARTICULO III. AUDIENCIAS Y JURAMENTACIONES

- a.** Se recibe para su debida juramentación al Sr:

❖ **Yurev Arauz Lopez**

cedula 155804135425

El cual fue nombrado como miembro de la Junta de Educación de la Escuela de San Isidro en la sesión ordinaria número 041-2025 celebrada el día once de febrero del dos mil veinticinco.

Procede a la juramentación el presidente Sr. Minor Centeno Sandi, según el juramento estipulado en el artículo 194 de la Constitución Política que dice:

-¿Juráis a Dios y prometéis a la Patria, observar y defender la Constitución y las leyes de la República, y cumplir fielmente los deberes de vuestro destino? ... -si así lo hicierdes, Dios os ayude, y si no, Él y la Patria os lo demanden”.

ARTICULO IV. MOCIONES
SE DISPENSA

ARTICULO V. ASUNTOS DE TRÁMITE URGENTE
SE DISPENSA

ARTICULO VI. INFORME DE LAS COMISIONES
SE DISPENSA

ARTICULO VII. INFORME DE LA ASESORA LEGAL
SE DISPENSA

PRESIDENTE. Debido a que el Sr. Intendente no ha llegado presento moción de orden para conocer en este momento la correspondencia, mientras llega el Intendente

ARTICULO IX. CORRESPONDENCIA

- a. Arq. Ana Silvia Lobo Prada. ASUNTO. Carta de intención de donación de servicios profesionales de Master Plan del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano**

CONSIDERANDO:

- ☒ Que la Arq. Ana Silvia Lobo Prada ha presentado carta de intención de donación de servicios profesionales relacionados con el desarrollo y ejecución de un Master Plan del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, el cual incluye la remodelación de edificaciones existentes, construcción de nuevas estructuras, emplazamientos y otros detalles arquitectónicos y urbanísticos pertinentes

- ☐ Que la donación también incluye la dirección técnica y/o inspección durante la ejecución de los trabajos
- ☐ Que la donación tiene un costo variable
- ☐ Que indica la Sra. Lobo que la donación se realiza de manera desinteresada y sin esperar compensación económica alguna a cambio
- ☐ Que indica la donante que se encuentra al día con sus obligaciones fiscales y de seguridad social

ACUERDO N°1

Con cinco votos presentes a favor SE ACUERDA: 1.1. Dispensar del tramite de comisión”.

ACUERDO UNANIME Y FIRME

1.2. Aceptar la intención de donación que realiza la Arq. Ana Silvia Lobo Prada, portadora de la cedula de identidad número 1-1304-0936, carnet A2550, vecina de Montezuma, de sus servicios profesionales relacionados con el desarrollo y ejecución de un Master Plan del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano el cual incluye la remodelación de edificaciones existentes, construcción de nuevas estructuras, emplazamientos y otros detalles arquitectónicos y urbanísticos pertinentes y la dirección técnica y/o inspección durante la ejecución de los trabajos.*****

1.3. Dar pase a la asesora legal para que elabore el respectivo expediente y convenio el cual debe ser conocido y aprobado por este concejo. ****

1.4. Recalcar que ningún trabajo puede iniciarse antes que este Concejo conozca y apruebe el convenio”. ACUERDO UNANIME.. Votan a favor los Concejales Carlos Mauricio Duarte, Denia Villalobos, Minor Centeno, Francisco Madrigal y Angie Bonilla

b. Sr. Alex Obando Chavarria. Presidente de la ADI de San Isidro. ASUNTO. Solicitud de modificación de convenio firmado con este Concejo

CONSIDERANDO.

- ➔ Que la Asociacion de Desarrollo Integral de San Isidro indica que se debe corregir fecha del acuerdo de la Asociacion donde se acuerda redactar un solo convenio para la administración de la plaza de deportes y terreno asignado para obras comunales ... ya que el acuerdo remitido a este concejo indica 07 de agosto del 2024, Artículo N°8. Convenios, siendo lo correcto 02 de mayo del 2024. Articulo N°7 convenios
- ➔ Que también solicitan modificar el plazo de convenio el cual actualmente indica 10 años, pero por proyectos pendientes a desarrollar con DINADECO requieren un plazo de 30 años

ACUERDO N°2

Con cinco votos presentes a favor se acuerda: “2.1. Dispensar del tramite de comisión”.

ACUERDO UNANIME Y FIRME

2.2. Aprobar las modificaciones solicitadas por la Asociacion de Desarrollo Integral de San Isidro al **CONVENIO ENTRE EL CONCEJO MUNICIPAL DEL DISTRITO DE COBANO Y LA ASOCIACIÓN DE DESARROLLO INTEGRAL DE SAN ISIDRO DE CÓBANO y....**

- Que el Considerando CUARTO SE LEA COMO SIGUE:

CONSIDERANDO:

CUARTO: “LA ASOCIACIÓN” mediante oficio ADI – San Isidro – 024-2024 de fecha 12 de agosto 2024 dirigido al Concejo de Distrito de Cóbano, le informa “... que la Junta Directiva de la Asociación de Desarrollo Integral de San Isidro de Cóbano, en sesión del día 02 de Mayo del 2024 ha tomado el siguiente acuerdo: Artículo N° 7 Convenios: Se acuerda en firme, redactar un solo convenio para la administración de la plaza de deportes y terreno asignado para obras comunales por un plazo de diez años” ...

- QUE LA CLÁUSULA VI. PLAZO DEL CONVENIO SE LEA COMO SIGUE:

El presente convenio tendrá una vigencia de treinta años, contados a partir de su firma, existiendo la posibilidad de prorrogarlo de manera automática, por medio de acuerdo del Concejo Municipal de Distrito hasta por un periodo igual o mayor, solicitud que deberá de realizarse con al menos seis meses de antelación a la conclusión de la vigencia del mismo....

2.3. Remitir la siguiente modificación del Convenio entre este Concejo y la Asociacion de Desarrollo Integral de San Isidro al Concejo Municipal de la Municipalidad de Puntarenas para la debida ratificación”. ACUERDO UNANIME.

c. Mariane Rodriguez Segura. Asesora de Planificación. Viceministerio de Juventud, Correo Electrónico. ASUNTO. Invitación al Concejo y Comité de la Persona Joven a reunión con el Concejo Municipal de Cóbano y viceministerio de Juventud el día 20 de febrero a las 11:00 a.m. con la Intendencia en este Concejo. SE CONOCE

d. Omar Fernández Villegas. Asociacion de Desarrollo Integral de Cóbano. ASUNTO. Informan que han acordado dedicar la corrida del día 23 de febrero a este Concejo , su asesora legal y secretaria.

PRESIDENTE. Agradecer a la ADIC este gesto y por favor avísenle a Roxana la asistencia a fin de que ella lo reporte, tal como indica la nota

ARTICULO VIII. INFORME DE LA INTENDENCIA Y LA ADMINISTRACION

a. OFICIO N.º INT-085-2025. ASUNTO: INFORME DEL 12 AL 18 DE FEBRERO 2025.

Estimados señores:

Por medio de la presente le saludo deseándole éxito en el desempeño de sus funciones, a la vez, me permito presentarles el informe correspondiente.

Calles.

Se continuo con atención de calle salas delicias

Posicionamiento de material en la mencha hacia la subestación

Se continúa con trabajos de la Comisión Nacional de emergencia en el sector de parcelas la mencha

La noche de este martes se inician los trabajos nocturnos en playa Carmen

Miércoles 12 de febrero

Se efectuó reunión con la ASADA las delicias de Cóbano donde se tocaron temas importantes y búsqueda de apoyo para lograr mejorar y brindar más y mejor servicio.

Se recibieron solicitantes de concesiones para dar seguimiento a procesos de solicitud.

Se realizó reunión con el Inder con respecto a gestión institucional

Tuvimos reunión con empresa privada y posteriormente con los inspectores.

Se vieron varios temas a lo interno y se atendió vecinos con consulta y citas programadas y algunos sin cita que llegaron.

Jueves 13 de febrero

Se recibieron personas de cabuya para tocar varios temas de esa comunidad.

Se recibió a La Asociación Corredor Biológico Peninsular para tocar temas de gran importancia con respecto a manglares.

Se recibió a un grupo de vecinos de las Brisas con su abogado procederemos a realizar una actividad conjunta.

Se realizó una reunión donde no nos fue posible asistir de gran importancia por varias instituciones trataremos de involucrarnos para apoyar varios temas de importancia de Somos Congos.

Viernes 14 de febrero

Tuvimos reunión con el ICE para ver tema de paneles solares para proyecto Municipal.

Se mantuvo reunión con el señor Manuel presidente ejecutivo del AYA agradecemos su atención y apoyo para continuar el proyecto playa Carmen.

Se mantuvo reunión con comité de caminos delicias donde se tocaron varios temas importantes a tratar para la comunidad.

Lunes 17 de febrero

Se asiste a reunión con representantes de los 12 cantones en los que se están realizando proyectos GIZ – Mopt en miras de dar seguimiento a los mismos y conocer información importante.

Se realiza reunión con Banco Centroamericano de Integración Económica en miras de buscar apoyo.

Martes 18 de febrero

En horas de la mañana acudimos a conocer un proyecto con características ecológicas donde se observa el cuidado de la naturaleza y animales como prioridad, en miras de tener claro y hacer reunión con desarrolladores en la zona para que modifiquen sus proyectos a un menor impacto.

b. OFICIO N°INT-086-2025. ASUNTO: SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA GESTIONAR FINANCIAMIENTO NO REEMBOLSABLE ANTE EL BANCO CENTROAMERICANO DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA (BCIE).

Estimado(a) señor(a) Intendente:

Con el debido respeto, me permito dirigirme a ustedes en mi calidad de Intendente del Concejo Municipal de Cóbano, a fin de presentar la solicitud formal de autorización para que, en mi calidad de Intendente de Cóbano, gestione ante el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) un financiamiento no reembolsable destinado a apoyar el pago del Plan Regulador Territorial del Cóbano.

Este Plan Regulador Territorial es de suma importancia para el desarrollo ordenado y sostenible de nuestro territorio, ya que establece las bases para un crecimiento adecuado en términos de infraestructura, servicios y ordenamiento del territorio. La implementación de dicho plan, sin

embargo, requiere de una inversión significativa, que, debido a las limitaciones del presupuesto municipal, nos obliga a buscar alternativas de financiamiento externo.
En virtud de lo anterior, solicitamos su autorización para proceder con la gestión ante el BCIE, con el objetivo de obtener los recursos necesarios para cubrir los costos asociados a la implementación del Plan Regulador Territorial. El BCIE ha mostrado interés en apoyar proyectos de este tipo, y creemos que, con su ayuda, podremos avanzar significativamente en el desarrollo ordenado de Cóbano.
Agradeciendo de antemano su atención y apoyo en este importante asunto.

PRESIDENTE. SE DA PASE A LA COMISION DE ASUNTOS JURIDICOS

c . Ing. Franklin Obregón Zamora. OFICIO INGV-054-2025. ASUNTO. SOLICITUD DE AUTORIZACION DE PUBLICACION POR SEGUNDA VEZ DEL REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL

CONSIDERANDO:

- ❖ Que el proyecto de Reglamento denominado DE MOVILIDAD PEATONAL, fue aprobado por este Concejo en su sesión ordinaria 020-24, artículo VI, inciso d, del día diecisiete de setiembre del dos mil veinticuatro.
- ❖ Que su primera publicación en el diario oficial La Gaceta se dio el día diez de diciembre del 2024, alcance a la Gaceta N°200
- ❖ Que pasados los diez días hábiles no se presentaron objeciones a dicho proyecto de reglamento

ACUERDO N°3

Con cinco votos presentes a favor SE ACUERDA: “3.1. Dispensar del trámite de comisión”.
ACUERDO UNANIME Y FIRME

3.2. Aprobar el Reglamento denominado REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL, publicado por primera vez como proyecto en el alcance a la gaceta número 200 del 2024 y autorizar a la administración para que procedan a la segunda publicación en el Diario Oficial La Gaceta del REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL, que se detalla:

PROYECTO DE REGLAMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL

Capítulo 1: Objetivo y alcance

Artículo 1. Objeto

Este reglamento tiene como objeto regular los lineamientos, las directrices, que se derivan de la Ley de Movilidad Peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva.

Artículo 2. Alcance

El presente reglamento tiene como alcance la jurisdicción de cada corporación municipal en el ámbito del territorio bajo su tutela. Las disposiciones de este reglamento son aplicables a toda persona física, jurídica, propietaria o poseedora por cualquier título, de bienes inmuebles ubicados en el distrito de Cóbano.

Capítulo 2: Conceptos / Definiciones

Accesibilidad¹: Son las medidas adoptadas por las instituciones públicas y privadas para asegurar que las personas con discapacidad tengan acceso, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público. Estas medidas incluyen también la identificación y eliminación de dichas barreras.

Acera¹: Área de la vía pública terrestre destinada al uso por parte de los peatones, para garantizar su movilidad, seguridad y conectividad entre las diferentes partes de un territorio determinado. En dicho espacio

¹ Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones

se dará prioridad a la circulación de peatones y la instalación de servicios, pero se permitirá el uso compartido con otros medios de transporte, siempre y cuando su diseño sea compatible con el uso prioritario.

Deterioro de estructura¹: Cuando la superficie de la acera o vías peatonales presentan un alto grado de desgaste, fracturas, grietas, crecimiento de maleza en fisuras, huecos, losas con desmoronamiento, escalonamiento que imposibilite o limite la movilidad peatonal, incluye superficies que no son antideslizantes, falta de tapas en cajas de registro y materiales expuestos como varillas o mallas.

Infraestructura peatonal¹: Aquellos elementos que brindan accesibilidad, conveniencia, continuidad, seguridad, comodidad, coherencia y disfrute a las personas peatonas, formando una red que facilita todas estas condiciones. Entre ellas se encuentran, pero no se limitan a, elementos como dispositivos de soporte para la accesibilidad, cruces, sendas, dispositivos de control de flujos, señalética, mobiliario, dispositivos de soporte para la seguridad, entre otros que garanticen el cumplimiento de las condiciones anteriores.

Espacio público¹: Conjunto de los espacios de flujos (personas, comunicaciones y bienes) de dominio público. Se construye tanto de manera física por medio de la integración y conectividad de sus partes, como de forma simbólica por las interacciones sociales que se producen en él. Por su naturaleza, es el lugar donde se expresa lo colectivo, reflejando la diversidad de población y el tipo de funcionamiento de una sociedad. Por tanto, es de dominio público, donde se reconoce el derecho a circular libremente, a la accesibilidad del espacio público y a tener una ciudad habitable: el derecho a la ciudad.

Calle pública (calzada)¹: Camino que se rige por lo dispuesto en la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972.

Movilidad activa¹: uso de cualquier medio de transporte no motorizado para desplazarse de un lugar a otro, adicionales a la movilidad peatonal, tales como patinetas, bicicletas, sillas de ruedas, patines, entre otros.

Movilidad sostenible¹: cambio de paradigma en la planeación y el entendimiento de los sistemas de transporte para generar una traslación desde el concepto de transporte al de movilidad. La movilidad sostenible prioriza a la persona y considera todos los modos de transporte para satisfacer las necesidades de movilización. Busca que los individuos satisfagan las necesidades de acceso a sitios y actividades en completa seguridad, de manera consistente con la salud humana y con la de los ecosistemas.

Nodos institucionales¹: Espacios de alta convergencia y afluencia de personas en distintos modos de movilización, como en sitios de interés público e instituciones del Estado tales como educativas, financieras, de salud, comercio, servicios, entre otras.

Obra nueva de acera¹: Obra nueva de acera: aquella que se construye en un terreno donde no existen elementos o infraestructuras previas o sustituye otras que no cumplen con los parámetros mínimos de accesibilidad o cuando lo que se construye, repara en más de un cuarenta por ciento (40%) una acera ubicada frente a un inmueble específico.

Paso peatonal¹: Espacio acondicionado, a nivel o desnivel de la vía pública, con demarcación o señalización horizontal y vertical, que tiene como finalidad facilitar y asegurar la circulación peatonal y la de los demás modos de transporte activos para cruzar de forma segura una calle.

Prioridad peatonal¹: Se refiere a jerarquización en el uso de las vías públicas y en la planificación de la movilidad, en concordancia con la promoción de modos más sostenibles y seguros.

Peatón¹: Persona que se moviliza a pie. Dentro de esta categoría se incluyen a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos que no permiten alcanzar velocidades mayores a 10 km/h para su movilidad.

Vías peatonales o Bulevar¹: Vía pública terrestre que ocupa, total o parcialmente, el área comprendida por el derecho de vía jerarquizado para un uso prioritario por parte del peatón. En dichas vías, la utilización por otros modos de transporte estará restringida o prohibida, a excepción de vehículos de emergencias y otros que las administraciones locales o nacionales consideren como indispensables con su debida justificación técnica.

Área verde¹: Áreas enzacatadas o arborizadas, de uso público, predominantemente ocupadas con árboles, arbustos o plantas, que pueden tener diferentes usos, ya sea cumplir funciones de esparcimiento, recreación, ecológicas, ornamentación, protección, recuperación y rehabilitación del entorno.

Alineamiento¹: Distancia o límite físico mínimo para el emplazamiento de una edificación respecto a vías públicas, vías fluviales, arroyos, manantiales, lagos, lagunas, esteros, nacientes, zona marítimo terrestre, vías férreas, líneas eléctricas de alta tensión, zonas especiales; es emitido por la entidad competente.

Finca¹: Es el inmueble inscrito en el Registro Inmobiliario como unidad jurídica, según el Reglamento a la Ley de Catastro Nacional, Decreto Ejecutivo N°34331-J, y sus reformas o la normativa que lo sustituya.

Franja verde y/o de mobiliario²: segmento en el cual se localiza la vegetación, instalaciones y el mobiliario/equipamiento.

¹ Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones

² Norma INTECO W85

Alcorque²: Elementos urbanos para limitar el espacio natural, en un entorno pavimentado, para condicionar el espacio para plantar un árbol o arbusto.

Baranda de seguridad²: armadura de remate de acera, construida para protección de las personas usuarias de la vía peatonal.

Franja Podotáctil²: Superficie con relieve y con contraste visual, para permitir a las personas con discapacidad visual detectar un itinerario específico (patrón de encaminamiento) o la presencia de un peligro (patrón de advertencia) utilizando el bastón de movilidad, sintiéndola con los pies o identificándola visualmente.

Mobiliario urbano²: es el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos. En este conjunto se incluyen bancas, barreras de tráfico, buzones, bolardos, picobas, paradas de transporte público, teléfonos públicos, rótulos señales de tránsito, postes, hidrantes entre otros.

Rampa²: Plano inclinado dispuesto para subir y bajar por él, en distintos niveles.

Vado²: Modificación de las aceras y sus cordones para facilitar el tránsito de cualquier tipo de rodado.

Área de descanso²: espacios destinados principalmente para personas con discapacidad o movilidad reducida con el objetivo de realizar una pausa durante el itinerario

Área de encuentro²: espacios destinados al esparcimiento, espera y socialización, equipada de mobiliario para facilitar estos usos

Ancho libre²: espacio sin obstrucciones que permite el desplazamiento uniforme sobre la franja de circulación peatonal

Baranda: armadura de remate de acera, construida para protección de las personas usuarias de la vía peatonal.

Bolardo²: elemento vertical fijo que restringe el paso o estacionamiento de vehículos.

Escalones²: elementos de la superficie de desplazamiento que representan una discontinuidad para solventar una diferencia de nivel, por medio de una diferenciación de planos paralelos horizontales en los cuales se apoyan los pies para subir o bajar.

Movilidad²: Modos de desplazamiento de personas y bienes, producidos en un ámbito o territorio y referido a una duración determinada, número total de desplazamientos o viajes, medio de transporte o modos de realizarlo, tipos de vehículos utilizados e intensidades medias diarios de tránsito, en lugares concretos.

Ochavo²: recorte de la esquina formado por dos líneas rectas por medio de una línea oblicua a ambas, con el fin de suavizar la transición entre ambas líneas de circulación.

Derecho de vía³: Aquella área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, que incluye la calzada, zonas verdes y aceras, con zonas adyacentes utilizadas para todas las instalaciones y obras complementarias. Esta área está delimitada a ambos lados por los linderos de las propiedades colindantes en su línea de propiedad. (Así reformado en Alcance N°145 a La Gaceta N°148 del 16 de agosto del 2018)

Calzada³: Parte de la calle destinada al tránsito vehicular, comprendida entre cordones, cunetas o zanjas de drenaje.

Residuos sólidos³: Residuos sólidos: Todo objeto o material que se desecha después de cumplir su función, o de haber servido para una tarea específica. Se clasifican en valorizables y no valorizables; los primeros se distinguen de los segundos ya que pueden ser recuperados para su valoración.

Espacios de estacionamiento³: Todo aquel espacio físico con dimensiones específicas destinado a guardar vehículos por un tiempo definido.

Línea de construcción³: Una línea por lo general paralela a la del frente de propiedad, que indica la distancia del retiro frontal de la edificación o antejardín requerido. La misma demarca el límite de edificación permitido dentro de la propiedad.

Línea de propiedad³: La que demarca los límites de la propiedad en particular.

Obras aéreas en derechos de vía³: Tendido de líneas de energía eléctrica, alumbrado y telecomunicaciones en derechos de vía, que incluye sus soportes y anclajes tales como torres, postes, tirantes, puntales o similares.

Predio³: Terreno, propiedad, lote, finca o fundo, inscrito o no en el Registro Público.

Vía pública³: Vía pública: Es todo terreno de dominio público y de uso común, inalienable e imprescriptible, que por disposición de la autoridad administrativa se destina al libre tránsito de conformidad con las leyes y reglamentos de planificación; incluye acera, cordón, caño, calzada, franja verde, así como aquel terreno que de hecho esté destinado ya a ese uso público. Además, se destinan a la instalación de cualquier canalización, artefacto, aparato o accesorio perteneciente a una obra pública o destinado a un servicio público. De conformidad con la Ley de Caminos Públicos, se clasifican en red vial nacional y red vial cantonal. (Así reformado en La Gaceta N°89 del 22 de mayo del 2018)

Fachada³: Es el alzado o geometría de una edificación. Puede ser frontal, lateral o posterior. En el caso de patios internos, puede ser interior.

Camellones³: Zonas centrales, en avenidas con vías múltiples, que divide el tránsito vehicular. Generalmente es con cordón, como una acera. Puede ser peatonal con piso duro, o con vegetación.

³ Reglamento de Construcciones

Isla³: Espacio en caminos, carreteras o calles con vías múltiples, que divide el tránsito vehicular. Generalmente es con cordón, como una acera. Puede ser peatonal con piso duro, o con vegetación. (Así reformado en Alcance N°145 a La Gaceta N°148 del 16 de agosto del 2018)

Peañas³: Soporte o apoyo para colocar encima una figura u otro elemento de nomenclatura vial. (Así reformado en La Gaceta N°89 del 22 de mayo del 2018)

Postes de telecomunicaciones³: Elemento largo troncocónico, sujeto por el terreno, colocado verticalmente para servir de soporte a las antenas u otros elementos de telecomunicaciones, que puede estar ubicado en terrenos de dominio público. (Así reformado en Alcance N°145 a La Gaceta N°148 del 16 de agosto del 2018)

Principios de sostenibilidad³: Prácticas que buscan la reducción del impacto ambiental en la construcción de edificaciones, y prolongar su vida útil. Dentro de estos se encuentra la utilización del espacio de forma eficiente, el considerar las condiciones geográficas del predio, así como aprovechar los materiales constructivos locales; maximizar el ahorro energético, reducir el consumo de agua y aprovechar las fuentes de energía renovable.

Rasante³: Línea que representa, en alzado, la superficie de una carretera, puente u obra en general, y que normalmente coincide con el eje longitudinal de la misma

Diseño universal⁴: se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El «diseño universal» no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten.

Mantenimiento periódico⁵: Es el conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, así como la restauración de taludes de corte y de relleno, señalamiento en mal estado, aceras, ciclovías, obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

Mantenimiento rutinario⁵: Es el conjunto de actividades que deben ejecutarse con mucha frecuencia durante todo el año, para preservar la condición operativa de la vía, su nivel de servicio y la seguridad de los usuarios. Está constituido por la limpieza de drenajes, el control de la vegetación, las reparaciones menores de los pavimentos de concreto asfáltico, concreto hidráulico, y de tratamientos superficiales bituminosos, el bacheo manual o mecanizado de las superficies de ruedo constituidas por materiales granulares expuestos, las reparaciones menores de aceras y ciclovías, el mantenimiento ligero de los puentes, de las obras de protección u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal, y demás obras de arte, así como la restitución de la demarcación y el señalamiento.

Mejoramiento⁵: Es el conjunto de mejoras o modificaciones de los estándares horizontales o verticales de los caminos, relacionados con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, el cambio del tipo de superficie de tierra a material granular expuesto o de este a pavimento bituminoso o de concreto hidráulico entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes, intersecciones, espaldones, aceras, ciclovías, cunetas, cordón y caño.

Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo⁵: Herramienta que contiene la planificación sobre la gestión vial, a cinco años plazo, que deben elaborar las corporaciones municipales de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley No. 9329.

Reconstrucción⁵: Es la renovación completa de la estructura de la vía, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento, las estructuras de puente, los sistemas de drenaje y las obras de arte.

Rehabilitación⁵: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o de la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer su capacidad estructural y la calidad de ruedo originales. Considera también la construcción o reconstrucción de aceras, ciclovías u otras necesarias para la seguridad vial y peatonal y los sistemas de drenaje. Antes de cualquier rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que los sistemas de drenaje funcionen bien. En el caso de los puentes y alcantarillas mayores, la rehabilitación comprende las reparaciones mayores tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales, el cambio de la losa del piso, la reparación mayor de los bastiones, delantales u otros. En el caso de muros de contención se refiere a la reparación o cambio de las secciones dañadas o a su reforzamiento, posterior al análisis de estabilidad correspondiente.

⁴ Guía integrada para la verificación de accesibilidad en el espacio físico CFIA

⁵ Reglamento al inciso b) del artículo 5 de la Ley N° 8114 "Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias No. 40138 - MOPT

Participación Ciudadana: La participación ciudadana se entiende como la intervención de los ciudadanos en la esfera pública en función de intereses sociales de carácter particular.

Derecho a la ciudad: El Derecho a la Ciudad es el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna. Que prioriza al interés público y social definido colectivamente, garantice un uso justo y ambientalmente equilibrado de los espacios urbanos y rurales, así como reconoce y apoya la producción social del hábitat humanos.

IMA (Índice de Movilidad Activa): Metodología de medición de deterioro o condición de la infraestructura.

Inspección: Verificación o revisión en campo de una actividad constructiva, comercial, etc. realizada por un funcionario municipal.

Persona propietaria: La persona física o jurídica que ejerce el dominio sobre bienes inmuebles o predios en virtud de título habilitante inscrito en el registro nacional.

Línea de retiro: Espacios abiertos no edificados comprendidos entre una estructura y los linderos del respectivo predio.

Prevención de accidentes y desastres: Realización de trabajos para prevenir derrumbes, inundaciones o peligros causados por estructuras constructivas y fachadas.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible: es un plan estratégico diseñado para atender las necesidades de movilidad de las personas, de los negocios en las ciudades, y su entorno para una mejor calidad de vida. Este se construye sobre las prácticas de planificación existentes y debe tener en cuenta los principios de integración, participación y evaluación.

Planes de Movilidad Urbana: deben ser desarrollados dentro de un proceso inclusivo de actores clave organizado por las autoridades a nivel local o regional, ya que los planes desarrollados por consultores externos puede que no proporcionen una solución efectiva a los desafíos de movilidad factuales, carecen de viabilidad y entendimiento.

Costo efectivo: Monto que debe pagar las personas propietarias o poseedoras, por cualquier título, de inmuebles situados en el cantón cuando el municipio deba realizar obras o servicios producto de la omisión a los deberes dispuestos en el artículo °84 del Código Municipal.

Acera en mal estado: Se define acera en mal estado, objeto de notificación, aquellas que contengan huecos, repello levantado o en mal estado, grietas superiores a ocho milímetros (8 mm), tapas de cajas de registros, de medidores en mal estado, o faltantes o inexistentes bajo nivel o sobre nivel, diferencia de niveles grandes en la acera, entradas a garajes que dificulten el paso peatonal o las construidas con materiales distintos o que no cumplan con las normas establecidas en este Reglamento. Toda acera cuyo deterioro supere una tercera parte de la longitud total de la misma deberá reconstruirse completamente.

Construcción de aceras: Consiste en la realización de trabajos generales en las vías peatonales, de acuerdo con lo que establezca y recomiende la Municipalidad (cordón de caño, subbase, capa superior de las aceras y rampas).

Tejido Urbano: Estructura físico-espacial integrada por sistemas complementarios, continuos, contiguos, conexos y complementarios entre sí, como lo son configuración predial, vialidad, espacio construido y no construido. Los anteriores sistemas delimitan un núcleo urbano determinado de escala variable.

Caminabilidad: Es el termino dado a la medida que tan amigable es un área para llevar un estilo de vida en el que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie sin depender de un automóvil.

Obstáculo vía peatonal: Todo aquel elemento que interfiera con la movilidad fluida y continua

Capítulo 3: Roles y responsabilidades

Artículo 3: obras

El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano ejecutará las obras de mantenimiento, rehabilitación y construcción de manera directa, así como la construcción de obra nueva de acuerdo con su planificación, de forma tal que el servicio no se vea afectado.

La corporación municipal eliminará cualquier obstáculo existente en las aceras o vías peatonales que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal.

Artículo 4: notificaciones e inspecciones

El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano será encargado de realizar periódicamente las inspecciones de las vías peatonales del distrito, con el fin de verificar su estado, para efectos de mantenimiento y determinar su grado de deterioro.

En caso de que El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano técnicamente determine la necesidad de mantenimiento, rehabilitación o construcción, procederá a realizar la notificación respectiva (*30 días antes de iniciar la obra*⁶⁾) a las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras por cualquier título de bienes inmuebles sobre la obra a realizar.

Artículo 5: prioridad de atención para el mantenimiento, rehabilitación y construcción de aceras

Caso 1 sin plan quinquenal: El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano deberá diseñar, aprobar y ejecutar el plan de movilidad sostenible del Distrito.

Mientras se diseña o actualiza el instrumento de planificación de movilidad sostenible, la comisión realizará la priorización con base en la tabla de la norma INTE W85 y el artículo 9 de la Ley de Movilidad.

Caso 2 con plan quinquenal: El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano deberá diseñar, aprobar y ejecutar el plan de movilidad sostenible del Distrito incorporándose al plan quinquenal.

Mientras se diseña o actualiza el instrumento de planificación de movilidad sostenible, la comisión realizará la priorización con base en la tabla de la norma INTE W85 y el artículo 9 de la Ley de Movilidad.

Artículo 6: Deberes de las personas propietarias o poseedoras

Son deberes de los propietarios o poseedores de los inmuebles ubicados en el distrito de Cóbano, velar por el cuidado y resguardo de la infraestructura pública de las aceras.

Por motivo de efectuar alteraciones o reparaciones de construcciones que afecten la seguridad de los peatones, el propietario o poseedor debe solicitar al El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano el permiso para el cierre temporal de aceras y establecer una ruta alterna que complete el espacio caminable y accesible como alternativa segura durante toda la intervención.

Artículo 7: El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano ejecutará las obras de reparación o sustitución de manera directa, de forma tal que el servicio no se vea afectado, conforme el artículo 16 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Artículo 8: El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano se encuentra facultado para colocar, en las aceras, cualquier dispositivo de seguridad que pueda garantizar la seguridad de las personas ciudadanas y proteger la infraestructura pública conforme al artículo 11 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Artículo 9: El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano se encuentra facultado para realizar las labores de construcción de obra nueva de acera de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad y la seguridad de todas las personas, posterior a la debida notificación al propietario. Conforme al artículo 83 bis del Código Municipal.

Artículo 10: El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará al propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles.

El propietario o poseedor por cualquier título de bien inmueble, cuyo acceso se vea comprometido por la construcción de aceras frente a su propiedad, deberá realizar las modificaciones necesarias a lo interno de su propiedad por su cuenta, para habilitar el acceso a la vía pública desde su bien inmueble, respetando la normativa vigente, lo anterior conforme al artículo 15 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Artículo 11: El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano podrá eliminar cualquier obstáculo existente en la vía pública peatonal que dificulte o interrumpa de alguna forma la movilidad peatonal, Conforme al artículo 17 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Artículo 12: El derecho de vía pública peatonal debe ser respetado por la instituciones y empresas que brinden el servicio correspondiente, en caso de que se encuentre obstrucción en la vía peatonal, se le notificara a la empresa o institución correspondiente y tiene un plazo de 30 días hábiles para remover la obstrucción y dejar el derecho de vía en óptimas condiciones según se establece en este reglamento.

Artículo 13: Uso del espacio público

La corporación municipal determinará, respetando el ancho mínimo de circulación, el permiso de uso espacial del espacio.

Capítulo 4: Diagnóstico y participación

Artículo 14: Participación en la etapa de diseño de obras

Podrán ser incluidas dentro del planeamiento y construcción de las obras, aquellas recomendaciones de las personas usuarias relacionadas a las necesidades y usos de la infraestructura peatonal.

Las corporaciones municipales procurarán incluir en sus planes quinquenales o estratégicos municipales la posibilidad de desarrollar intervenciones de urbanismo táctico, siempre y cuando las condiciones del espacio (ancho, ubicaciones) y presupuesto así lo permitan.

Artículo 15: participación en la etapa de construcción de obras

Se podrán realizar mejoras en las aceras mediante la modalidad participativa de obras, bajo el marco de un convenio entre la corporación municipal y asociaciones de desarrollo local, sin ser necesarios traslados horizontales de fondos; en caso de que la zona con necesidad de intervención se encuentre fuera del casco urbano o zona priorizada.

Artículo 16: participación y gobernanza

El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano establecerá un procedimiento directo con la población del Distrito, para poder atender de la manera más rápida, requerimientos y solicitudes relacionadas con la infraestructura peatonal y/o conflictos de movilidad donde se exponga la seguridad o integridad de las personal peatonas la atención debe ser priorizada para la población en condición de vulnerabilidad por su grupo edad, género, discapacidad, condición socioeconómica u otra que el contexto demande.

Artículo 17: diagnóstico

Las corporaciones municipales deben desarrollar una etapa de diagnóstico dentro del proceso de elaboración del plan de movilidad sostenible. Durante esta etapa se deberá incluir la infraestructura peatonal dentro del inventario de la Red Vial Cantonal, estableciendo así indicadores que permitan analizar y documentar las necesidades de todas las personas, con respecto a sus desplazamientos peatonales e intermodales, así como las condiciones de infraestructura del cantón, distrito o área a intervenir. Los resultados de este diagnóstico deberán de ser incluidos en el plan vial quinquenal o plan estratégico municipal.

Las corporaciones municipales procurarán utilizar instrumentos como: encuestas de origen-destino, mapeo de actores, estadísticas de seguridad, grupos focales, el índice de Movilidad Activa y/u otros indicadores técnicos y sociales para levantar y monitorear la información necesaria.

Artículo 18: participación en la etapa de planificación comunal

las corporaciones municipales deberán organizar, preferiblemente con el acompañamiento técnico de otras entidades públicas y privadas, más de un proceso de participación comunal dentro de la etapa de diagnóstico y deberán también desarrollar más de una consulta de validación, cuando corresponda o sea factible, dentro del proceso de elaboración del plan de movilidad sostenible y para cada actualización del plan quinquenal, en consonancia con el decreto 40137-MOPT (LEY 9329).

Dichas actividades contarán con la participación al menos de los siguientes actores:

- A) Asociaciones de Desarrollo Comunal
- B) Organizaciones de personas con discapacidad debidamente constituidas, la niñez, personas adolescentes, personas adultas mayores, personas jóvenes, indígenas u otro colectivo social
- C) Otros grupos organizados de la comunidad, tales como comité de caminos, colectivos en movilidad, entre otros.
- D) Consejo de Distrito
- E) Activistas independientes

Los resultados de dichas consultas serán valorados como insumos a los planes de movilidad peatonal y se deberán vincular con el plan quinquenal o el plan estratégico municipal.

Capítulo 5: Planificación

Artículo 19:

Caso 1 con plan quinquenal: La planificación, diseño, construcción y mantenimiento de las aceras se realizará de acuerdo con las labores propuestas en el Plan quinquenal del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, este plan debe actualizarse cada 5 años según la actualización del plan quinquenal. La municipalidad deberá nombrar una comisión entre las unidades competentes en el tema para su ejecución

Caso 2 sin plan quinquenal: La planificación, diseño, construcción y mantenimiento de las aceras se realizará de acuerdo con las labores propuestas en el Plan de Movilidad Sostenible del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano, este plan debe actualizarse cada 5 años. El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano deberá nombrar una comisión entre las unidades competentes en el tema para su ejecución.

Artículo 20: Este Reglamento se vincula directamente con el Plan de ordenamiento territorial del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano.

Artículo 21: El presupuesto disponible para el mantenimiento de las aceras y cumplimiento del artículo 84 del código municipal se distribuirá de la siguiente forma:

Presupuesto disponible para mantenimiento de aceras	
Obras por realizar	Porcentaje del presupuesto
Construcción de cordones de caño cuando sea requerido	10%
Construcción de rampas peatonales	10%
Colocación de loseta Guía	10%
Mantenimiento de las aceras según Plan de Movilidad Sostenible del Concejo Municipal de Distrito de Cóbano (actualizado cada 5 años)	40%
Construcción de aceras nuevas (atención de trámites) inciso d	30%

Capítulo 6: Infraestructura y diseño

Artículo 22: Sobre la infraestructura peatonal

- a) Las aceras deben diseñarse y construirse de forma tal que se garantice la continuidad del tránsito peatonal, evitando cambios abruptos de nivel, pendientes mayores a lo permitido en la normativa vigente tanto de manera longitudinal de acuerdo con la topografía existente, como transversal, existencia de diferencias de nivel, obstáculos y elementos peligrosos, presencia de texturas no antideslizantes o derrapantes. Todas las aceras u otras obras de infraestructura peatonal, según estudio previo para determinar una ruta accesible, deben contar con los elementos físicos para la accesibilidad.
- b) Las aceras deberán tener un ancho constructivo mínimo de franja caminable de acuerdo con los aforos o en su defecto lo que indique el plano de catastro dando una línea concordante con el entorno, sin presentar escalones; en caso de desnivel éste será salvado con rampa. Se deberá cumplir con el principio de esfuerzo físico bajo, de manera que el diseño debe ser usado, cómoda y eficazmente, sin requerir de mayor esfuerzo físico.
- c) Las cajas, los registros, medidores del AyA o cualquier otro dispositivo en las aceras, no deben sobrepasar o estar inferiores al nivel final de la acera y deberán tener respectiva tapa, el mantenimiento de esos elementos es responsabilidad de los propietarios del predio que las tenga.
- d) Toda acera cuyo deterioro supere un cuarenta por ciento (40%) de la totalidad del área, será considerada como obra nueva y deberá reconstruirse totalmente. Considerando el área del ancho de la acera por el largo del tramo a intervenir.
- e) Para cada construcción de aceras el ancho será establecido por la Municipalidad para la red vial cantonal o el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos para la red vial nacional en la notificación correspondiente, conforme al estudio técnico respectivo, tanto en rutas cantonales y nacionales, en los casos que considere necesario, se adjuntará un croquis o diseño.
- f) Cualquier elemento urbano que se desee colocar, como postes, hidrantes, torres de telefonía, arbustos o cualquier otro, se deberá colocar en la franja de mobiliario respetando y dejando la franja caminable libre de obstáculos.
- g) Las aceras deben tener una superficie antideslizante de materiales cementicios y ser continuas, manteniendo una pendiente en sentido transversal de máximo 3% y mínimo 2%.

Artículo 23: Materiales y texturas en las aceras

- a) Las aceras deben garantizar que son superficies antideslizantes, las cuales deben ser probadas en condiciones de humedad máxima. En caso de presentar riesgo por no ser antideslizante debe realizar las mejoras para que la superficie sea porosa y por tanto antideslizante. Esto aplica únicamente para aceras construidas en buen estado, entendiéndose superficies sin filos, huecos, grietas, con pendiente transversal y longitudinal no superiores a lo solicitado en la ley 7600 y este reglamento.
- b) La infraestructura peatonal deberá ajustarse a lo establecido en Ley de igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad N° 7600.

Artículo 24: Rampas de acceso

- a) Para salvar la diferencia de nivel sobre la infraestructura peatonal entre la acera y la calle, se deberá hacer una rampa con gradiente máxima de 10%. Las rampas deberán construirse en los dos sentidos de las esquinas. Deberá tener un ancho mínimo de 1,50 metros y deberán ser construidas en forma antiderrapante.
- b) En los casos donde los predios requieran de acceso vehicular, el desnivel entre la acera y calzada debe salvarse con rampas construidas desde el cordón del caño hacia el predio ocupando el ancho de la franja de mobiliario, excepto en las zonas residenciales con aceras que tienen área verde junto al cordón, en las cuales los cortes deben limitarse al ancho de tales áreas verdes. Los cortes para la entrada de vehículos a las fincas o lotes deben respetar el espacio de acera cordón de caño o cunetas, no deberán entorpecer ni hacer molesto el tránsito para los peatones.
- c) Para la construcción de rampas de acceso vehiculares por ningún motivo se debe obstruir o modificar los sistemas de drenaje existente (cordón de caño cunetas, espaldón, entre otros)

- d) Donde exista desnivel entre la vía de circulación peatonal y la senda para el cruce de la calzada, debe implementarse infraestructura que garantice el cruce directo y fluido.
- e) Las rampas peatonales deben ser construidas con materiales antideslizantes y contar con barandas de protección de 90 cm (noventa centímetros) de altura, cuando existan porcentajes de pendiente de forma tal que se proteja la integridad de los peatones y que ayuden a facilitar el tránsito de personas con capacidades especiales.

Artículo 25: Franjas verdes y señalética

- a) Concejo Municipal Distrito de Cobano y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos definirán los sectores que contarán con la franja de mobiliario.
- b) Las áreas verdes tendrán preferiblemente una dimensión mínima de 30cm de ancho
- c) Las soluciones basadas en la naturaleza (como árboles o arbustos), deben ser revisadas antes de su colocación con el fin de asegurar que no afecten la trasitabilidad, la seguridad ciudadana y seguridad vial.
- d) No se encuentra permitido la construcción de jardineras de ningún tipo.
- e) No se permiten especies con espinas o similar que puedan afectar la salud y seguridad del tránsito peatonal.
- f) Cuando por las condiciones geométricas y topográficas, se requiera salvaguardar la integridad de terrenos se podrán construir obras de protección en las zonas verdes siempre y cuando no se afecte el tránsito peatonal. Toda obra que se realice debe contar con el permiso de construcción correspondiente y la aprobación del municipio.
- g) Las áreas verdes no se utilizarán para otros fines, como el de parqueo de automóviles conforme a lo establecido en el artículo 110 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial N°9078
- h) La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos se encuentran facultados para colocar, en las aceras, cualquier dispositivo necesario para garantizar la seguridad de los ciudadanos y proteger la infraestructura pública. Conforme el artículo 11 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.
- i) La instalación de elementos o artículos de seguridad queda sujeto a la aprobación del municipio. El propietario o poseedor por cualquier título de bien inmueble debe abstenerse de obstaculizar el paso por la infraestructura peatonal con cualquier artefacto o “elemento de seguridad”, aunque en teoría estos elementos no afecten el tránsito peatonal. La Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos podrán colocar este tipo de elemento o mobiliario urbano u otorgar su aprobación de colocación a un privado.

Artículo 26: Mobiliario urbano

- a) Concejo Municipal Distrito de Cobano y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos, Acueductos y Alcantarillados, el Instituto Costarricense de Electricidad, entre otras instituciones definirán las secciones donde se colocará mobiliario urbano sobre la franja de mobiliario. La El Concejo Municipal del Distrito de Cóbano o el MOPT, darán la aprobación de su ubicación sobre la infraestructura peatonal.
- b) Las entidades públicas y privadas que realicen obras o colocación de cualquier tipo de mobiliario en zonas destinadas a la movilidad peatonal, tanto en vías nacionales como en cantonales, previo a cualquier intervención, deberán contar con la aprobación respectiva de la Municipalidad, conforme al artículo 10 de la Ley de Movilidad Peatonal N°9976.
- c) Todo el mobiliario urbano que se coloque en el cantón debe respetar la franja caminable sin afectar la continuidad de la misma.
- d) Si la colocación del mobiliario afecta la franja caminable y por ende la loseta guía existente, se deberán realizar todas las modificaciones necesarias para garantizar la continuidad de ambas. (corre por cuenta propia del interesado que coloca el mobiliario)
- e) Para el cambio o sustitución de mobiliario existente debe garantizarse el seguro y libre tránsito peatonal sin excepciones. En caso de que la infraestructura existente de las aceras no reúna las condiciones para

garantizar la franja caminable, los interesados deberán consultar a la Municipalidad vía oficio dirigido al proceso encargado de la colocación del mobiliario urbano, si se tienen previstos proyectos de mejora para que el mobiliario urbano que se coloque cumpla lo establecido en la Ley 7600 y este reglamento, si no se tienen previstas realizar labores de mejora a corto plazo, se debe colocar el mobiliario de forma tal que no interfiera con la franja caminable. Esta colocación debe ser aceptada por el proceso encargado de la colocación del mobiliario urbano.

- f) En las intervenciones de urbanismo táctico planteadas por la institución se podrá colocar mobiliario como mesas y bancas, maseteros, entre otros a todo lo largo y ancho de la vía pública siempre y cuando no se afecte la movilidad peatonal y se cumpla con la franja caminable.
- g) Para la colocación en las aceras de cualquier elemento, ya sea rotulación, paradas, publicidad, postes de telecomunicaciones, deberá contarse con un permiso de construcción, así como con la autorización de la Municipalidad.
- h) En el caso de que los elementos que se pretendan colocar generen remuneración económica a los interesados, como en el caso de vallas publicitarias MUPIS o similar, se deberá contar con una Licencia Municipal.
- i) Toda señalética u objeto saliente colocado en acera deberá estar a una altura mínima de 2,20 metros y no podrá entorpecer la franja caminable, ni deberá sobrepasar la distancia transversal del ancho del cordón y caño.

Artículo 27: Bajantes y Canoas

- a) La instalación de canoas y bajantes le corresponde a los propietarios o poseedores por cualquier título de los bienes inmuebles que colinden con la vía pública.
- b) Toda edificación deberá instalar canoas y bajantes y colocar tubos para evacuar las aguas pluviales directamente al caño o cuneta, mediante entubado bajo el nivel de acera. Las canoas deberán colocarse a una altura no inferior a 2,50 metros y los bajantes sobre la fachada de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden con vía pública, no podrán salir de la pared más de 10 centímetros.
- c) Para los aleros la altura mínima será de 2,20 metros. El alero terminado con los accesorios incluidos no sobrepasará el borde final de la acera. Todo alero deberá contener su respectiva canoa y bajante y estos elementos deben estar bien sujetos o fijados.
- d) La salida de las aguas debe canalizarse al sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, espaldón...) o a la calle. Por ningún motivo se permite la descarga directa a las aceras, ya que se considera un riesgo para los peatones.
- f) Para realizar la salida de las aguas los interesados podrán modificar el sistema de drenaje (cordón de caño, cuneta, espaldón) cuando éste exista, así como las aceras siempre y cuando no se vea afectado su correcto funcionamiento y geometría.

Artículo 28: Cruces peatonales

- a) Los cruces peatonales deberán contar con prioridad de paso propiciada por medidas de pacificación vial, como la demarcación, señalética y rampa correspondiente.
- b) Las superficies de las vías de circulación peatonales deben ser firmes, antideslizantes y sin obstáculos, debiéndose evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento, así como también por falta de mantenimiento, la canalización de aguas y drenaje.
- c) Cruces a media cuadra

Artículo 29: Predios

- a) Todo lote o predio, donde no haya construcciones o existan viviendas deshabitadas o en estado de demolición, que presenten un riesgo para la salud y presenten una capa vegetal que supere una altura de 40cm, materiales orgánicos en estado de descomposición y materiales no orgánicos (basura) deberá ser limpiado ya sea manual o mecánicamente. Conforme al artículo 84 incisos b) y h) del Código Municipal
- b) Los lotes o predios sin construcciones podrán ser cercados con un cierre en línea de propiedad. Para el cercado de la propiedad en el área urbana establecida por la Municipalidad, se permitirán únicamente los siguientes materiales: malla tipo ciclón, malla electrosoldada, tapias decorativas o baldosas.

Artículo 30: Obstáculos

- a) Se debe mantener la franja caminable libre de obstáculos sobre la superficie y de manera aérea: a menos de 2,50 m de altura; a más de 0,15 m de un plano lateral y sobre la superficie de tránsito peatonal.

Capítulo 7: Financiamiento de la infraestructura peatonal.

Artículo 31:

Se cobrará una tasa según el artículo 83 del Código Municipal por las siguientes obras y costos:

1. Por el mantenimiento y rehabilitación de aceras que se encuentren en el estado que establece el artículo 22 inciso d del presente reglamento.
2. Por el 50% dejado de percibir del costo total de la construcción de aceras frente a propiedades que constituyan un bien único de los propietarios de acuerdo con el artículo 2 de la ley 7337.
3. Por el costo de las aceras frente a propiedades cuyos propietarios o poseedores demuestren carencia de recursos económicos suficientes de conformidad con el artículo 84 del Código Municipal. En estos casos se eximirá el pago previa solicitud de la persona interesada y deberá presentar certificación o constancia de encontrarse en el Sistema Nacional de Información y Registro Único de Beneficiarios del Estado SINIRUBE.
4. Como capital de trabajo para la construcción de aceras frente a las propiedades de los propietarios que no se acojan a la propuesta de construcción y pago que realice la municipalidad de conformidad con el artículo 83 bis del Código Municipal.

La tasa entrará en vigencia 30 días después de la publicación en la Gaceta.

La tasa incluirá todos los costos efectivos para el año presupuestario según el plan respectivo, incluye las obras establecidas en el presente artículo más el 10% de utilidad para desarrollarlo.

La tasa se fijará y cobrará proporcionalmente entre los contribuyentes del distrito según el valor registrado de la propiedad. Se calculará en forma anual y se cobrará en tramos trimestrales sobre saldo vencido.

Se cobrará un cincuenta por ciento (50%) de esta tasa en el caso de inmuebles que constituyan bien único de los sujetos pasivos (personas físicas) y tengan un valor máximo equivalente a cuarenta y cinco salarios base establecidos en el artículo 2 de la Ley 7337.

Artículo 32:

Concejo Municipal Distrito de Cobano realizará las labores de construcción de obra nueva de aceras de forma directa, con el fin de garantizar la accesibilidad, la integridad y la seguridad de todas las personas, previa notificación al propietario.

Concejo Municipal Distrito de Cobano , a partir de la vigencia del presente reglamento, dispondrá como capital de trabajo, para la construcción de obras que faciliten la movilidad peatonal, el cinco por ciento (5%) de los recursos provenientes de la Ley 7509, Impuesto sobre Bienes Inmuebles, de 9 de mayo de 1995, el cual se irá reduciendo de forma escalonada en un uno por ciento (1 %) anual hasta llegar a un mínimo de un uno por ciento (1 %) de forma permanente.

De igual manera podrá disponer de los fondos indicados en el inciso b) del artículo 5 de la Ley 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y Ley 9329, Primera Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, según la planificación que realice el Concejo Municipal Distrito de Cobano.

El costo efectivo de estas obras nuevas se trasladará al propietario o poseedor por cualquier título de bienes inmuebles.

El costo efectivo de las obras, a solicitud del propietario o poseedor podrá pagarse en pagos mensuales o trimestrales hasta en el plazo máximo de 18 meses.

Una vez notificado el propietario o poseedor por cualquier título del bien inmueble, se dará el plazo de 15 días hábiles para la suscripción de un compromiso de pago de las obras a realizar, el mismo contendrá una clara definición de las obras, el costo total de las mismas, el plazo y la forma de pago. En caso de negativa del propietario o poseedor del inmueble a suscribir el compromiso de pago, una vez construida la obra, deberá reembolsar el costo efectivo en el plazo máximo de ocho días hábiles; de lo contrario, deberá cancelar por concepto de multa un cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra, sin perjuicio del cobro de los intereses moratorios, respetando para lo anterior el debido proceso.

No podrá invocarse contra la Administración ninguna cláusula suscrita entre privados que exima a la persona propietaria o poseedora del pago de las obras previstas. No obstante, cualquier persona tercera podrá pagar por la persona deudora, caso en el cual el Concejo Municipal Distrito de Cobano girará la respectiva certificación para que pueda subrogarse el pago.

Con base en un estudio técnico previo que considerará todos los costos y la metodología para establecerlos, el Concejo Municipal fijará los precios por metro cuadrado, mediante acuerdo emanado de su seno, el cual deberá publicarse en La Gaceta para entrar en vigencia. El Concejo Municipal Distrito de Cobano revisará y actualizará anualmente la metodología y los costos para fijar los nuevos precios que igualmente deberán ser publicados en La Gaceta.

Artículo 33: la municipalidad dispondrá de un 10% de la recaudación del mantenimiento de las vías peatonales para contratar a personal necesario para ejecutar Ley de Movilidad Peatonal N°9976.

Especificaciones técnicas para la construcción de aceras:

En cualquier caso, previo a la construcción de la obra, el interesado/a deberá consultar el diseño al Departamento de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano.

a) Materiales: en la reconstrucción o construcción de aceras se usará material antiderrapante de concreto cepillado. No se permite ningún otro tipo de acabado. Para las aceras ya existentes, que no contravengan las especificaciones del presente Reglamento, se permitirá su permanencia. Cuando se requiera que una acera sea construida, reconstruida, reparada o ampliada deberá hacerse siguiendo las especificaciones del presente Reglamento. Para todos los casos, la Municipalidad elaborará un croquis o diseño adjunto a la notificación, el cual el municipio deberá acatar. Queda prohibido el uso de cerámica, azulejo o similar.

b) El Ancho de la Acera: Lo establecerá la Municipalidad en la notificación correspondiente, conforme al estudio técnico respectivo. En ningún caso el ancho mínimo podrá ser menor a 1.20m. El ancho recomendado es de 2.50m.

c) La Pendiente Transversal de Acera: Tendrá como mínimo 2% o máximo 3% hacia la cuneta. Las entradas de edificios o propiedades que no se encuentren a nivel con la acera deberá contar con una rampa; no obstante, esta se tendrá que construir a partir de la línea de propiedad y nunca en la acera. En el caso que las rampas sean construidas sobre la acera, que contravengan lo indicado deberán ser demolidas y ajustarse a lo señalado en el presente reglamento.

d) Altura de la Acera: Las aceras deberán tener una altura de 15 cm medida desde el nivel de caño. En todo caso la altura dependerá de la altura general de la acera en los predios próximos y de la altura de la calzada, para lo cual la Municipalidad estudiará el caso y emitirá la directriz pertinente. Las áreas de paradas de autobuses tendrán un mínimo de longitud de 1.50 m, la superficie de la acera deberá tener una textura antiderrapante y una altura de acera entre 25 y 30 cm medidos desde el nivel de caño.

e) La construcción de las aceras se realizará mediante losas de concreto, en paños de 1.5 m de ancho x 2,00 m de largo, para un área máxima de 3 metros cuadrados. El espesor deberá ser de 10 cm. Las juntas entre los paños se deberán hacer de una profundidad entre 3 a 4 cm y un ancho de 6 a 8mm. La resistencia del concreto a compresión a los 28 días deberá ser de 210 kg/cm². Se deberá usar una herramienta de acabado redondeado de orillas para el borde y las juntas.

f) Para el acabado de la acera no se permitirá el uso de repellos. Para realizar el acabado de la superficie se recomienda aplicar el siguiente procedimiento: una vez que el concreto haya sido colocado y vibrado, la terminación se hará usando un codal y una llaneta, dejando la superficie plana y a nivel de los moldes o encofrados laterales.

Posteriormente, una vez que se haya evaporado el agua de la superficie del concreto, se dará un acabado final con un escobón de cerdas duras, barriendo perpendicularmente a la línea de centro, de borde a borde, con el cuidado de que el corrugado producido no sea de más de 3 mm de profundidad.

g) Las cajas, los registros, medidores del AyA, ICE o cualquier otro dispositivo en las aceras, no deben sobrepasar o estar inferiores al nivel final de la acera y deberán tener su respectiva tapa.

h) No se permitirá gradas para salvar el desnivel en las aceras. Para resolver los desniveles topográficos se construirá una rampa longitudinal, cuya pendiente a no deberá ser mayor al 12%, salvo casos excepcionales debido a desniveles topográficos; situación que deberá ponerse a considerar por el Departamento de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano.

i) Parrillas de tragantes o cajas de registro: En el caso de ser necesario la ubicación de parrillas de tragantes o cajas de registro para la evacuación de aguas pluviales, la abertura de los orificios no podrá ser mayor a 1,5 cm. Esta especificación podrá ser modificada previo estudio hidráulico que justifique la modificación de la norma.

Dicha modificación deberá ser aprobada por el Departamento de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano.

j) Los accesos a los predios: deben respetar la continuidad de las aceras. Cuando el acceso a un predio esté a un nivel inferior al de la acera, debe respetarse el ancho y la altura de la acera y dirigir la pendiente

del acceso hacia el predio inmediatamente después del límite frontal del predio. En los casos de acceso vehicular al predio, la parte de la acera que deba soportar el paso de vehículos se construirá de modo que resista las cargas correspondientes. Cuando exista desnivel entre la acera y la calzada deberá construirse una rampa con una longitud máxima de 50 cm de ancho del total de la acera, desde el caño hacia el predio. Las rampas deben contar con cuñas laterales que permitan mantener el acceso peatonal. Los desniveles que se generen en los costados también deberán resolverse con rampas de pendiente no mayor a 10%. En los casos en que no exista desnivel entre la calzada y la acera, el acceso deberá permitir el libre paso de las aguas pluviales, para ello el Departamento de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano, determinará la especificación de la obra a construir. Se deberá marcar el acceso de la rampa mediante un cambio en la textura de la superficie con concreto táctil. No se podrán ubicar los accesos vehiculares en las esquinas, ya que dicho espacio se destinará exclusivamente para los accesos peatonales.

k) Rampas para accesos peatonales: Con el fin de garantizar los recorridos urbanos, en las esquinas de todas las aceras deberán construirse rampas para personas con discapacidad, adaptándose los niveles entre la acera y calzada. Esta rampa deberá tener un ancho mínimo de 1.30 m, una pendiente máxima de 10% y construidas en forma antiderrapante con concreto táctil, desde el caño hacia el predio. En los casos en que no exista desnivel entre la calzada y la acera, el acceso deberá permitir el libre paso de las aguas pluviales, para ello, El Departamento de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano, determinará la especificación de la obra a construir. La ubicación específica de las rampas será determinada por Departamento de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano, en el estudio respectivo.

l) Rampas para accesos vehicular: Las rampas de acceso vehicular a los predios, construidas desde el cordón de caño hacia la calzada de la acera deberán ser construidas de tal manera que el diámetro del tubo colocado para el flujo de agua no represente un cuello de botella, o bien que la parrilla empleada cuente con mantenimiento y limpieza adecuados (desechos sólidos y sedimentos) para evitar obstaculización del sistema pluvial. Los cortes para las entradas de vehículos no deberán entorpecer, ni dificultar el tránsito peatonal o de personas con discapacidad, deberán mantener como mínimo un ancho de acera 1,20 metros para el libre paso peatonal.

m) Las franjas verdes: sólo se permitirán en aceras con un ancho igual o superior a 1.50m. Para el diseño y dimensionamiento deberá consultarse al Departamento Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano.

n) El diámetro para conformar el arco de las esquinas deberá tener la menor longitud posible.

o) Muros de retención: Los muros de retención se registrarán de acuerdo a las especificaciones técnicas del "Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes CR-2010" (División 250- Refuerzo de Taludes y Muros de Retención), y el manual "Normas y Diseños para la construcción de carreteras" (Apartado Muros de Retención). Conforme a las condiciones topográficas y geotécnicas queda a criterio de los Departamentos de Ingeniería Vial del Concejo Municipal del Distrito de Cobano, la solicitud de presentación de especificaciones técnicas y planos de un profesional responsable inscrito en el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica.

Toda institución, empresa pública o privada, deberán solicitar permiso a la municipalidad para romper o afectar las vías públicas o servicios públicos (aceras, caminos, cordón y caño, espaldón, carreteras, zonas verdes, etc.) como parte del desarrollo de sus actividades, para ello tendrán que adjuntar un cronograma del trabajo a realizar y el compromiso de reparar o subsanar el daño causado.

En ninguna circunstancia podrán iniciar los trabajos sin autorización. Con el fin de propiciar el desarrollo del Cantón, la Municipalidad promoverá la construcción de aceras en toda su jurisdicción territorial, favoreciendo el establecimiento de recorridos peatonales accesibles para garantizar la seguridad, comodidad y el libre tránsito a todos los miembros de la sociedad.

No se permite obstaculizar el paso por la acera con: gradas de acceso al predio, retenes, cadenas, rampas, rótulos, materiales de construcción, artefactos de seguridad, vegetación o similares. Cuando por urgencia o imposibilidad de espacio físico debe de colocarse materiales de construcción en las aceras, se deberá solicitar permiso a la Municipalidad, la cual emitirá la autorización correspondiente por un periodo único dependiendo del proceso constructivo que se trate.

Colocación de señalamiento táctil: Para garantizar el recorrido urbano accesible, especialmente personas con discapacidad visual, los propietarios de bienes inmuebles deberán colocar losetas de concreto táctil según lo establecido en la norma INTE 03-01-17-08 Ed2, emitida por INTECO y sus respectivas actualizaciones

Limpieza y cercado de predios: Las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título de bienes inmuebles, deberán mantener los predios cercados, limpios de maleza, objetos, desechos o materiales contaminantes.

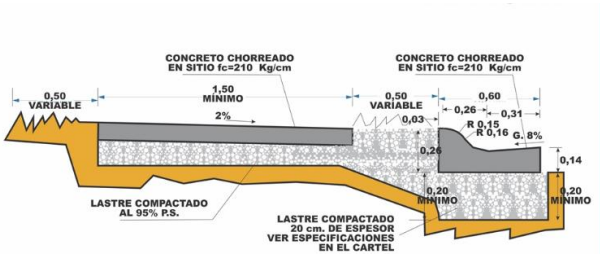


Imagen 1. Detalle típico de acera (la imagen no es original)

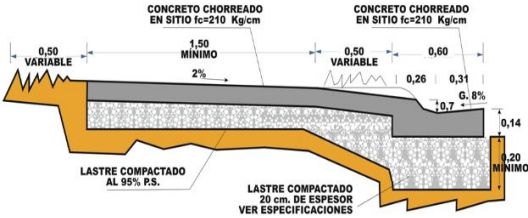
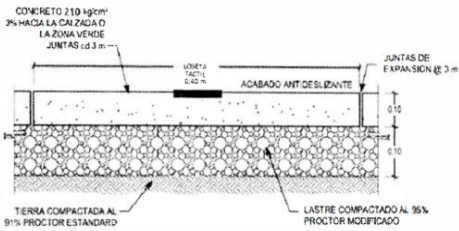


Imagen 2. Detalle de rampa de acceso vehicular (la imagen no es original)



DETALLE DE ACERA

Imagen N ° 3. Detalle acera. (La imagen no es original)

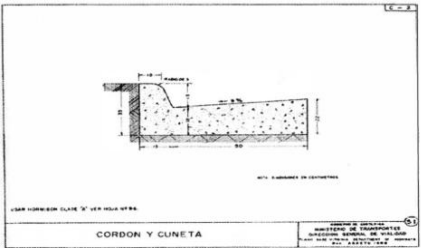


Imagen N ° 4. Detalle Cordón de Caño. (La imagen no es original)

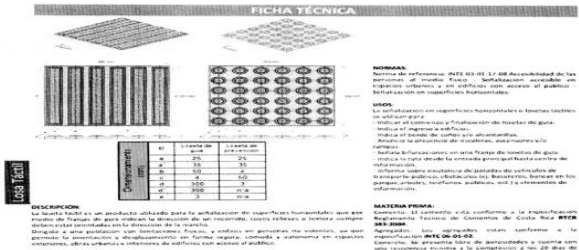


Imagen N °5. Detalle ficha técnica loseta táctil. (La imagen no es original)

ampliación y posteriormente posicionamiento de material para tratar de que quede lo más transitable posible y que sea bien aprovechada, al menos en el verano.

CARLOS MAURICIO. Muchas gracias, señor presidente, señor intendente solo como para preguntar ¿hay algo planificado como para la calle de Tambor?

La que está hacia la playa, o sea la principal que pasa por el colegio.

RONNY. Ahí vamos a ver, para este año no se ha planificado un asfaltado, sin embargo, ya se fue a hacer la inspección de la distancia de la calle y la idea es realizar ahí un proyecto de asfaltado que iría o en el segundo extraordinario de este año o en el ordinario 2026.

Con respecto a bacheo, prácticamente habría que hacerla nueva y malgastaríamos, estábamos viendo la posibilidad de hacer rompimiento como el que se hizo en San Isidro, sin embargo, no podríamos asegurar que se vaya asfaltar este año de una vez. Entonces, conversando con algunas personas de ahí del lugar, nos dijeron como que mejor dejarlo quedito porque lo que podríamos hacer es lo mismo que San Isidro con un sello, pero una vez que empiece la lluvia se lava y quedaría expuesto completamente el camino.

CARLOS MAURICIO Sí, yo la verdad nunca he estado de acuerdo en los en los sellos, porque eso es votar el dinero.

Pero sí sería importante tomarlo en cuenta y de tal vez raspar la olla por ahí, y quizás una modificación para poder intervenir esa calle, que es de suma importancia, la gente en la noche visita esa playa y los restaurantes. Y creo que es bastante importante tener una buena presentación ahí.

FRANCISCO. Buenas noches compañeros. Con ese tema que Mauricio está tocando, creo que la vez pasada yo lo había tocado aquí a Ronny y Ronny me había dicho que posiblemente en abril se iba a arreglar y eso es lo que he comunicado yo en tambor de que, para ese tiempo, por eso no he vuelto a tocar nada porque todavía no hemos llegado a abril.

RONNY. Efectivamente en el extraordinario viene un proyecto que es para recarpeteo.

Pero no sabemos si ese extraordinario, nos va a dar la cobija para tapar tanto. Entonces, si podemos hacerlo en el extraordinario lo vamos hacer, o sea estar listos de todas maneras, pero tenemos que esperar primero a que llegue el extraordinario y después a realizar la atención de las vías más transitadas, que es lo que está esperando. Por ejemplo, ese trayecto que se le puso el sello en San Isidro, que como lo hice Mauricio, tal vez no es la mejor opción. Sin embargo, el problema que teníamos de tanto hueco que ya no había que hacer y eliminar la situación del polvo en el lugar, lo único que pudimos hacer fue un sello, pero efectivamente el sello no es una garantía, y tampoco es un trabajo que dure porque ahora por dicha fue poco lo que llovió, pero en invierno se pierde total y completamente.

Entonces, la intención es hacerlo con asfalto o un TSB 3. Sin embargo, vamos a esperar a que llegue el extraordinario Y también ver esa posibilidad. ¿Por qué no? Como lo dice Mauricio, podríamos eventualmente prever una modificación presupuestaria una vez que vayamos viendo cómo nos van tratando los ingresos de este año y destinar el dinero que sea necesario para esa entrada.

CARLOS MAURICIO. Sí, ya casi nada más para aportar algo con respecto a esa calle, son 150 Mts., es la entrada al distrito, mucha gente, más que todo turismo nacional, llega a esa playa. Yo no sé los costos de asfalto versus adoquín, imagínense un adoquín, ahí quedaría precioso, y estamos hablando apenas de 150 metros, tal vez para que lo tengamos en cuenta, pues sería algo muy bonito en la entrada al distrito, sería como la bienvenida a todas las personas que nos visitan.

OLGA. Buenas noches a todos los compañeros y a todas las personas que nos escuchan en redes sociales.

Yo estoy muy preocupada, por el camino Mal País – Cabuya. Nadie esperaba las lluvias, ese camino ocupa muchísimo porque hay grietas inmensas, hay partes que con una garuba se pone como un jabón, se pone intransitable, cosas que ya nos han reportado. Como comité de caminos, me preocupa, yo sé que estamos en un cronograma para marzo, tomar en cuenta la situación y si existiese la posibilidad de adelantar un poco o modificar esa calendarización, porque si estamos sumamente urgidos de la intervención en este camino.

Yo creo que ahorita el camino Mal País a Cabuya es una prioridad urgente, porque es una vía de acceso que tenemos para trabajadores, turistas y para gente que vive ahí, entonces es muy, muy, muy importante.

RONNY. Si en realidad todas las comunidades son prioridad. El problema es que no tenemos tanta maquinaria para poder atenderlas a todas

Hemos conversado para ver si existe la posibilidad de poder finalizar el proceso que estamos haciendo en Calle salas y posteriormente movilizar la maquinaria, sin embargo. tenemos varias vías que están en tierra porque estábamos haciendo la ampliación y en esas vías hemos invertido muchas horas, maquinaria y muchos millones de colones y si no les ponemos el material perderíamos ese trabajo y tendríamos que volver a empezar,

Nosotros estamos completamente identificados con las necesidades y estamos tratando de abarcar todo lo que podemos, sin embargo, estamos iniciando el año y los dineros apenas están entrando y no podemos, decir agarremos todo el dinero que pretendíamos que entraran en el 2025 y gastemos en alquiler de maquinaria y ¿si después no ingresa el dinero?

Es importante que la comunidad, entienda que estamos tratando de hacer un buen trabajo en cada comunidad. Que la intención de esto es que el invierno no nos agarre desprevenidos como años anteriores, y que estamos invirtiendo en material y en ampliación de caminos, no tenemos mucho material en este momento se está haciendo una contratación de compra.

ARTICULO X. INFORME DE LOS CONCEJALES
SE DISPENSA

*****U.L.*****

Sr. Minor Centeno Sandi
PRESIDENTE

Sra. Roxana Lobo Granados
SECRETARIA