



EXTRAORDINARIA N° 28-2023

Acta número veintiocho correspondiente a la sesión extraordinaria celebrada por el Concejo Municipal de Abangares a las dieciocho horas del doce de mayo del año dos mil veintitrés; en la sala de sesiones de la Municipalidad de Abangares, presidida por la señora Ana Gabriela Umaña Centeno (PLN) Regidora Propietaria; con la asistencia de los siguientes miembros: Virgita Rodríguez Monge (PUSC) Regidora Propietaria; Ronald Jiménez Rodríguez (PLN), Carlos Luis Salazar Vega (UP); Jimmy Gerardo Vega García (PLN), Regidor Suplente; Ana Gabriela Dobles Matarrita (UP), Regidora Suplente; Luz Mery Cruz Medina (PLN), Regidora Suplente; Evelyn Patricia Sirias Delgado, Regidora Suplente (UP); Cecilio Alberto Argüello Villalobos (PUSC), Regidor Suplente y Álvaro Araya Picado (UP), Síndico Prop. Distrito I; Gilberto Sequeira Vega (PLN), Síndico Prop. Distrito II; Andrés Alpízar Guido (PUSC), Síndico Prop. Distrito III; Justo Tenorio González (PLN), Síndico Prop. Distrito IV; Teodora Obando Cordero (PUSC); Síndico Supl. Distrito III; Leidy Matarrita Cubero (PLN), Síndico Supl. Distrito IV, Ana Cecilia Barrantes Bonilla, secretaria del Concejo Municipal, Rodolfo Sotomayor Asesor Legal del Concejo Municipal y Heriberto Cubero Morera Alcalde Municipal.

Ausentes con justificaciones: Wendy María Madrigal Anchía (UP) Regidora Propietaria por licencia de maternidad.

Ausentes sin Justificaciones: Yenntel Francela Fuentes Salazar (UP), Síndico Supl. Distrito I., Zianny Castillo Miranda (PLN), Síndico Supl. Distrito II.

CAPÍTULO I.

Lectura de agenda y Aprobación del orden del día:

- I. Lectura y Aprobación Orden del Día.
- II. Comprobación de Quorum e Invocación al Espíritu Santo.
- III. Capacitación Nueva ley de compras públicas - Auditora Municipal
- IV. Presentación Plan Quinquenal - DIGVM
- V. Cierre

Quien preside, lo somete a votación y los señores regidores lo aprueban por unanimidad de los presentes.

CAPÍTULO II.

Comprobación de Quorum e Invocación al Espíritu Santo

Artículo 1º: Quien preside indica que el día de hoy se cuenta con la presencia de cuatro regidores propietarios: Ana Gabriela Umaña Centeno, Virgita Rodríguez Monge, Carlos Luis Salazar Vega y Ronald Jiménez Rodríguez quien preside llama a la regidora Ana Gabriela Dobles Matarrita en suplencia de Wendy María Madrigal Anchía de esta forma se cuenta con quórum de cinco regidores, de igual forma se cuenta con la presencia de cuatro



síndicos propietarios. Quien preside le solicita a la síndica Teodora Obando haga la invocación al Espíritu Santo, quien procede y se prosigue con la agenda.

CAPÍTULO III. Capacitación Nueva ley de compras públicas - Auditora Municipal

Artículo 1º. Se da la palabra a la Auditora Kattia Jessy Calvo Jiménez quien procede a explicar la nueva ley de Contratación Pública:

NUEVA LEY DE COMPRAS PUBLICAS N°9986
LA TRANSICIÓN Y SUS PILARES MAS IMPORTANTES

¿De dónde partimos?

- Ley N° 7494 01/05/1996**
26 años de vigencia
- Limites**
En función del presupuesto de las instituciones
- Coexistencia de otros esquemas**
Actividad contractual fuera del ámbito de la LCA y muy "excepcionada"

Transición normativa

Se gestiona con la LCA o reglones específicos aplicables

Transitorios I y II

Procedimientos que rigeon antes

Decreto 002

Procedimientos que rigeon con la nueva ley

Se gestiona con la Ley General de Contratación Pública

- Implica preparación de la administración activa
- Conocimiento de ambas normas normativas
- Criterios de auditoría -> "Cual aplicará"

Corolario

- Cambio Modific**
Ley N° 9986
Hay cambio en la visión fiscalista respecto a la LCA
- Cambio Metódico**
Se promueve un cambio sistémico en la gestión
- Cambio Operativo**
Hay cambios procedimentales y en los controles

Motivación: La relevancia de la contratación pública ^{1/}

- Actividad económica y gubernamental**
Firmada por la OCDE en 12,5% del PIB para Costa Rica (2018)
- Instrumental**
Para promover el desarrollo desde diferentes ámbitos
- Actividad riesgosa**
Volúmenes de sus recursos e interacciones del sector público y privado
- Pilar de gobernanza**
Para la prestación alta/lta de servicios públicos: Gobierno mejor y bienestar desde la institucionalidad



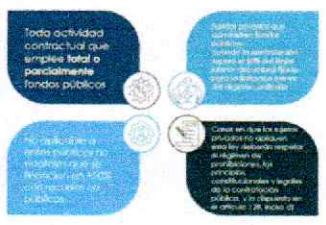
Ley General de Contratación Pública, N° 9986

- **Integridad:** cumplimiento de las normas y los valores éticos.
- **Transparencia:** actos accesibles de manera libre e igualitaria por parte de los intervinientes y de cualquier persona interesada, criterios usuales de calidad de información.
- **Sostenibilidad social y ambiental:** criterios que permitan la protección medioambiental, social y el desarrollo humano.

Ley General de Contratación Pública (N° 9986)



Ámbito de aplicación



Regímenes de contratación (art. 36)



Regímenes de contratación LGCP (art. 36)

Régimen ordinario

- Bienes y servicios:**
- Licitación mayor: contrataciones mayores a €280,2 millones.
 - Licitación menor: superior a €19,5 millones, pero menor a €230,2 millones.
 - Licitación reducida: inferior a €39,5 millones.
- Obra pública:**
- Licitación mayor: contrataciones mayores a €641,4 millones.
 - Licitación menor: superior a €102,3 millones, pero menor a €641,4 millones.
 - Licitación reducida: inferior a €102,3 millones.

Régimen diferenciado

- [Empresas públicas no financieras, no financieras, municipios, instituciones Públicas Financieras bancarias y no bancarias]
- Bienes y servicios:**
- Licitación mayor: contrataciones mayores a €280,886,752.
 - Licitación menor: superior a €71,467,189, pero menor a €385,666,752.
 - Licitación reducida: inferior a €71,467,189.
- Obra pública:**
- Licitación mayor: contrataciones mayores a €1,165,2 millones.
 - Licitación menor: superior a €256,5 millones, pero menor a €1,165,2 millones.

Actualización de los límites

- Monto será actualizado por la CGR en la segunda quincena del mes de diciembre de cada año.
- Utilizando el monto de las unidades de desarrollo establecido por el Banco Central de Costa Rica.
- Regirán por un año calendario (01-ene al 31-dic).

Tipos de Procedimientos de Contratación

- Licitación Mayor
- Licitación Menor
- Licitación Reducida

Umbral para determinar el procedimiento de contratación

Umbral actualizado por CGR 2da quincena mes de DIC utilizando monto de unidades de desarrollo establecido por BCCR para 15 de DIC de cada año y registrán del 1° ENE al 31 DIC del año siguiente a su publicación

LICITACIÓN MAYOR contrataciones de bienes y servicios cuya estimación sea superior a \$238.223.960

LICITACIÓN MENOR contrataciones de bienes y servicios cuya estimación sea igual o inferior a \$238.223.960 pero superior a \$59.555.990

LICITACIÓN REDUCIDA contrataciones de bienes y servicios cuya estimación sea igual o inferior a \$59.555.990

Obra Pública

LICITACIÓN MAYOR en contrataciones de obra pública cuyo valor sea superior a \$641.372.000.

LICITACIÓN MENOR en las contrataciones de obra pública cuyo valor sea igual o inferior a \$641.372.000, pero superior a \$160.343.050.

LICITACIÓN REDUCIDA en las contrataciones cuyo valor sea igual o inferior a \$160.343.050.

Procesos de contratación diferenciado (por sujeto)

Tipos de Procedimientos de Contratación

- Licitación Mayor
- Licitación Menor
- Licitación Reducida

Umbral para determinar el procedimiento de contratación

empresas públicas no financieras nacionales, empresas públicas no financieras municipales, las instituciones públicas financieras bancarias y las instituciones públicas financieras no bancarias, entidades en el Clasificador Institucional del Sector Público que emite el Ministerio de Hacienda

Procesos de contratación diferenciado (por sujeto)

licitación mayor estimación superior a \$285.868.752.

licitación menor estimación sea igual o inferior a \$285.868.752 pero superior a \$71.467.188

licitación reducida estimación sea igual o menor a \$71.467.188

Bienes y Servicios

Obra Pública

licitación mayor estimación superior a \$1.026.195.520

licitación menor igual o inferior a \$1.026.195.520 pero superior a \$256.548.890

licitación reducida estimación sea igual o menor a \$256.548.890

LICITACIÓN MAYOR

Artículo 55- Supuestos:

- Según el respectivo umbral, de conformidad con el artículo 36 de la presente ley.
- Tratándose de modalidades de contrato de cuantía inestimable.

Licitación menor

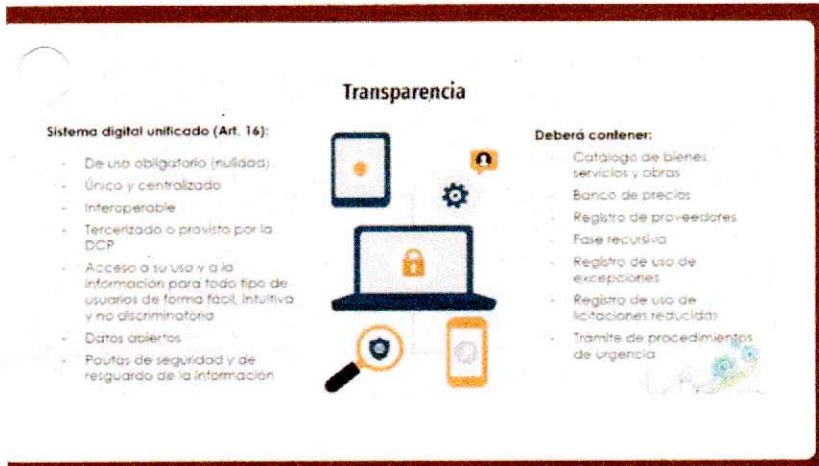
Artículo 60- Supuestos:

- Según umbral.
- modalidad de entrega según demanda. Con limitación que, incluyendo prórrogas, no supere umbral.
- figura nueva adjudicación en obra, según el artículo 54.
- Cuando CCSS, independientemente del monto, adquiera implementos médico-quirúrgicos, medicamentos, reactivos y biológicos, y no se den los supuestos de la Ley 6914, Reforma Ley Constitutiva Caja.

Licitación reducida

Artículo 62- Supuestos:

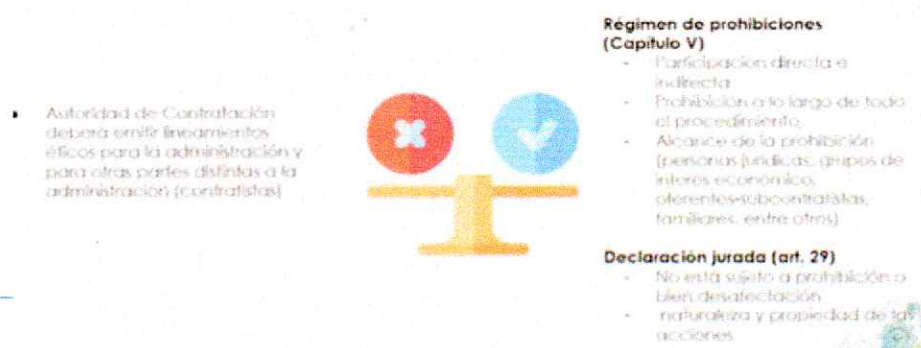
- Según umbral.
- servicios de consultoría, independientemente del monto, en aquellos proyectos de obra declarados de interés público y se encuentren inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) del Mideplán.
- modalidad de entrega según demanda, si se ha optado por una limitación que no supere el umbral de la licitación reducida.



Promoción de la competencia



Ética

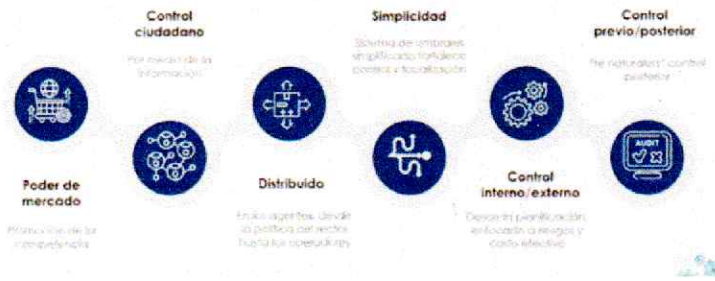




Orientación a resultados



Fortalecimiento del control



Impulsores

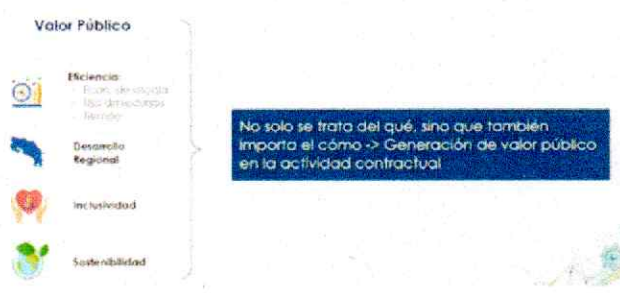
Desarrollo de capacidades
Estrategia de proceso abierto, con participación de ciudadanía y la colaboración continua (art. 17a).

Sistemas e información
Sistema digital unificado.

Innovación
Comercio público electrónico.

Simplificación
Dos sistemas de tiempos.

Valor público



Una vez terminada la presentación la señora auditora evacúa dudas que se presentan por parte del Concejo Municipal y cierra su participación, continuándose con la agenda.

CAPÍTULO III. Presentación Plan Quinquenal - DIGVM

Artículo 1º. Se da la palabra al Ing. Roy Monge Guillén, Director DIGVM a.i, quien apoyado por el Ing. Javier Villafuerte Rodríguez, Asistente Técnico procede a presentar el Plan Vial Quinquenal de la siguiente forma:

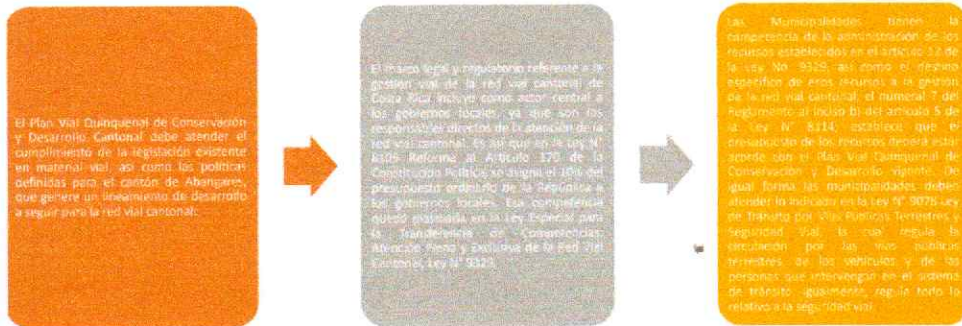
MUNICIPALIDAD DE ABANGARES

PLAN VIAL QUINQUENAL

Plan Vial Quinquenal

"Herramienta que contiene la planificación sobre la gestión vial, a cinco años, que deben elaborar las municipalidades de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 de la Ley No. 9329."

Legislación Vinculante al Plan



Planes Vinculantes a la Gestión Vial de Abangares

- En el desarrollo de la experiencia de planificación participativa del cantón de Abangares se entendió por desarrollo local: *Un proceso de modernización de la gestión local y de la participación ciudadana que genera y fortalece las capacidades y amplía las oportunidades socioeconómicas, ambientales, políticas y culturales para el mejoramiento de la calidad de vida de las presentes y futuras generaciones.*

Actores Involucrados en la Gestión Vial

Departamento de infraestructura y gestión vial

Jurto Vial Cantonal

Concejo Municipal

Alcaldía Municipal

Consulta Comunal

El Plan Nacional de Desarrollo 2015- 2018

- El Plan Nacional de Desarrollo establece dentro de sus lineamiento que se deben ejecutar acciones para mejorar la infraestructura vial, optimizar la conectividad de zonas productivas del país, mejorar la conectividad y seguridad en tramos de la red vial cantonal mediante la construcción de puentes, mantener y conservar la red vial cantonal pavimentada en condiciones de transitabilidad, mejorar el estado de las rutas de la red vial cantonal, identificar zonas vulnerables a inundaciones, desarrollar acciones que permitan mejorar la seguridad vial en el país.

Plan Nacional de Transporte 2011- 2035

- Mejorar la competitividad de la infraestructura, situándonos por encima de la posición que ocupamos en competitividad general; conseguir que las infraestructuras existentes se encuentren adecuadas a la demanda, a pleno rendimiento y con un estado operativo adecuado a sus capacidades y características, de forma que su estado de conservación no merme sus prestaciones y funcionalidad; y sistematización de la planificación y la Conservación.



000323

Política Nacional de Gestión del Riesgo 2016- 2030

Dentro de la planificación de la gestión vial es imprescindible tomar en cuenta la planificación en la gestión de riesgos, que nos permita tener la capacidad de identificarlos, analizar y planificar la respuesta a ellos e implementar las acciones para prevenirlos y minimizar su impacto.

La Política Nacional de Gestión del Riesgo dispone la base para el diseño y aplicación de una estrategia económica y financiera de reducción de riesgos de largo plazo que flaga posible el análisis y la gestión prospectiva del riesgo en la inversión en obra pública y en los servicios del Estado para elevar la calidad, seguridad, duración de los bienes, la reducción de los daños y pérdidas en líneas vitales, la continuidad y la pronta recuperación de los servicios públicos.

Plan de Desarrollo Humano Cantonal

Plan Estratégico Municipal

- Fortalecer la capacidad de generar, gestionar y diversificar las fuentes de ingresos del gobierno local para el desarrollo local, así como movilizar otros recursos locales, nacionales e internacionales, a fin de permitir una capacidad de inversión crecientemente sostenible.
- Se contempla realizar las siguientes acciones:
 - Mantener y mejorar la condición de las rutas de travesía que permiten la conectividad del cantón con rutas nacionales;
 - Conservar y mejorar los caminos en buen estado de los distritos del cantón de forma equitativa y priorizada técnicamente donde se concentra la mayor cantidad de población y producción.
 - Rehabilitar y construir obras de drenaje como prioridad en rutas de travesía, cabeceras de distrito, zonas de alta vulnerabilidad y de mayor impacto ocasionado por eventos climatológicos.
 - En todos los proyectos de la gestión vial cantonal se integra la variable ambiental
 - Actualización del Plan Vial Quinquenal de Conservación y Desarrollo.

- Fortalecimiento de la autonomía de la municipalidad dotándola de capacidades técnicas, administrativas y financieras para el desarrollo de políticas, estrategias, acciones y proyectos de desarrollo local concertado.
- Profundizar la descentralización y la democracia participativa apoyando iniciativas de planificación integrales en la municipalidad y en la construcción de proyectos políticos locales con visión de futuro, en la definición de las políticas públicas, en la determinación del gasto e inversión de manera autónoma y sin tutelajes centralistas y en la preparación de los presupuestos participativos de inversión, que implique desarrollar modelos de democracia participativa.
- Desarrollo y la Identidad Cantonal que contribuya a la transformación del cantón en el campo de la productividad, ciencia y tecnología, las relaciones intercantonales, la democratización social y los vínculos interdistritales, cantonales y de articulación provincial en forma subsidiaria y concurrente.
- Desarrollo eficiente y sostenido de la modernización municipal, bajo los principios reguladores de la solidaridad y el bien común, la adecuada utilización de los recursos, el mejoramiento del medio ambiente y utilización de los recursos naturales y las riquezas no renovables en una forma no depredadora de la naturaleza, la adecuada utilización del uso de suelo, el subsuelo y los recursos energéticos, una adecuada distribución territorial a nivel cantonal, municipal y de organización política, social y comunitaria.
- La participación ciudadana en la toma de decisiones relacionadas con el desarrollo sostenible y en forma concertada con los concejos de distrito.

Indicadores del cantón

Composición de la población cantonal según distrito Actualizar los datos con el censo

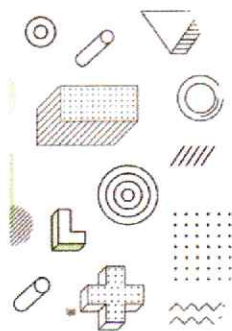
DISTRITO	TOTAL	ZONA (CANTIDAD Y %)		Sexo (%)		Personas con discapacidad (%)	Personas adultas mayores (%)
		Urbana	Rural	Mujeres	Hombres		
Distrito 1 Las Juntas	9621	30.4%	69.6%	4675 (48.59%)	4946 (51.40%)	10.5%	8.3%
Distrito 2 La Sierra	2525	0	100%	1226 (48.55%)	1299 (51.44%)	9.7%	7.2%
Distrito 3 San Juan	1662	16.6%	83.4%	808 (48.61%)	854 (51.38%)	13.9%	8.9%
Distrito 4 Colorado	4704	27.8%	72.2%	2281 (48.49%)	2423 (51.50%)	15.5%	6.6%
Población total	18512			8990 (48.56%)	9522 (51.44%)		



000324

Superficie, densidad poblacional e Índice de Desarrollo Social (IDS) 2017 según distrito

Distrito	Superficie (km²)	Densidad poblacional por km²	IDS 2017
Distrito 1 Las Juntas	229.35	41.94	56.40%
Distrito 2 La Sierra	141.47	17.85	51.38%
Distrito 3 San Juan	109.17	15.50	57.91%
Distrito 4 Colorado	195.77	24.03	62.73%
Total	675.76	27.39	44.65%



Identificación de sitios que generan flujos de personas y vehículos, según distrito

29

VARIABLES EN EL IGM ASOCIADAS A LA RVC REVISAR ESTOS DATOS

Grado de cumplimiento de las metas propuestas en el 2018 para mejorar la red vial cantonal	Ejecución de recursos destinados a la red vial	Condición general de la superficie de ruedo de la RVC
66,80	89,00	52,00

Indicadores económicos del cantón

39

Percepción (criterio experto) del desarrollo socioeconómico en el cantón y su impacto en la red vial cantonal

- El cantón de Abangares es a nivel nacional uno de los cantones con mayor contexto de alta vulnerabilidad social para sus habitantes. Esto se debe a factores como el bajo desarrollo humano y la alta incidencia de pobreza y una escasa competitividad económica, sumados a las pocas oportunidades de empleo y la falta de conciencia sobre la gran riqueza natural existente en la zona.
- la red vial cantonal viene a generar una reactivación en los sectores productivos de los diferentes distritos y su desarrollo socioeconómico siendo de suma importancia para la mejora de la calidad de vida de los habitantes, potencializando el cantón ante la posibilidad de influenciar y conectar con en el desarrollo con las demás provincias y cantones del país
- Por ello las obras de desarrollo se deben realizar pensando en incorporar las necesidades particulares de la población con el fin de generar condiciones aptas para la competitividad y accesibles para tanto las personas como para las áreas productivas logrando la transitabilidad efectiva en los distintos ejes.

La red vial, riesgos socio ambientales y conservación de biodiversidad

- El cantón de Abangares tiene 63 rutas que se ven afectadas por eventos naturales. Al ser rutas de riesgo se deben contemplar dentro de la planificación para brindarles una atención prioritaria según sus particularidades. Cada ruta es afectada de manera diferente, sin embargo, por las condiciones climáticas del cantón, la mayoría de los caminos indicados en la tabla muestran afectación por inundación y deslizamiento/derrumbe, con la particularidad de que el distrito Sierra presenta dificultades de transitabilidad por lluvia en todos sus caminos por tener una topografía irregular o quebrada y una superficie de ruedo en gran parte en material granular que requiere mantenimientos constantes.

• 46

Rutas del cantón asociadas a áreas silvestres protegidas

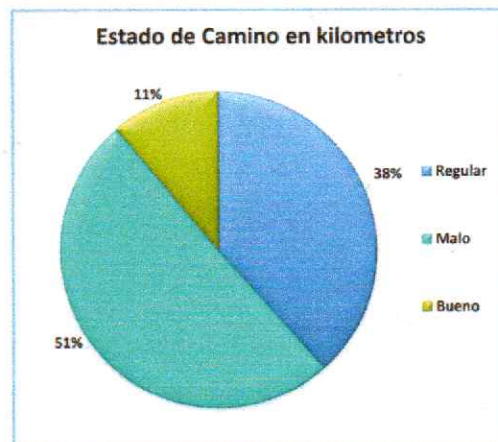
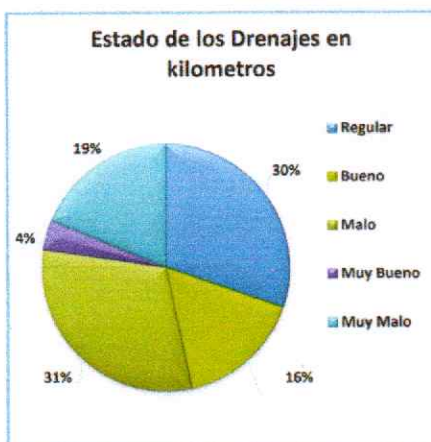
Capítulo III. El estado de la Red Vial Cantonal

El desarrollo de la infraestructura vial de los distritos de Las Juntas, La Sierra y San Juan del cantón de Abangares constituye un esencial medio de comunicación entre los distritos y cantones aledaños.

- Esta se compone de estructuras de diferentes tipos de pavimentos en los cuales, según la necesidad o capacidad de los antiguos pobladores, se realizaron intervenciones en diferentes etapas y de maneras no tan fiscalizadas, por lo que los elementos y estructuras no son las más aptas para las condiciones reales de los caminos y sus accesos.
- DIGVM a través de sus intervenciones anuales ha ido progresiva y técnicamente realizando obras de mejoramiento según las normas, manuales y reglamentos con el fin de paulatinamente dotar de características aptas a los caminos intervenidos de nuestra red.
- En su mayoría las estructuras de los caminos se encuentran en lastre o tierra, sin embargo, las intervenciones del Departamento han logrado mejoras considerables tanto en los elementos de evacuación de aguas en puntos clave, como mejoramientos de estructuras en los caminos correspondientes a centros poblacionales y calles urbanas y con pavimentos de superficie de capa asfáltica, TSB o sellos asfálticos.
- El departamento posee maquinaria básica para mantenimiento rutinario de caminos en lastre principalmente.

Inventario y evaluación de activos viales

- La gestión de activos viales cantonales incluye tanto la identificación de los elementos físicos dentro del derecho de vía como el levantamiento de inventarios, archivos y procesos físicos y tecnológicos y sistemas de información que permitan que la infraestructura vial preste un servicio adecuado a los usuarios, y que el municipio tenga las características adecuadas para las personas que habitan o visitan al cantón.





Resumen general de la red vial del cantón y su estado - Año 2020

Superficie	Longitud del estado de: el camino o de la superficie de rueda (Km)					Total (Km)
	Excelente	Bueno	Regular	Malo	Pésimo	
Asfáltico	3,12	5,56	19,02	-	-	27,70
TSB	4,43	11,12	9,58	0,28	-	25,41
Lastre/Grava/Granular	0,20	24,57	151,50	61,41	7,90	245,59
Tierra	-	-	-	59,65	61,62	121,27
Hórmigon/Concreto/Adoquin	0,67	-	6,08	-	-	6,75
Total	8,42	41,25	186,18	121,34	69,52	426,71

Caracterización de la RVC

- El comportamiento general de la red vial de Abangares ha demostrado tener un TPD relativamente bajo en promedio, sin embargo, se debe tomar en cuenta que los caminos que cuentan con un TPD alto se concentran en los accesos interdistritales e intercantonales que conectan con las rutas nacionales de mayor flujo (Ruta #1, 18, 145, y 606) o en las calles urbanas del casco central. En términos de congestión vial, las afectaciones al flujo proveniente de sectores productivos, ganaderos, o de mercancías, se dan en épocas de lluvias intensas o alto flujo de turismo ya que esto causa aumentos en el TPD de las rutas principales y sus rutas alternas. A esto se debe tomar en cuenta el aumento de flujos vehiculares a las rutas nacionales o de travesía que pasan por el cantón durante las intervenciones en las rutas nacionales principales como han sido el caso de las rutas 1 y 18.

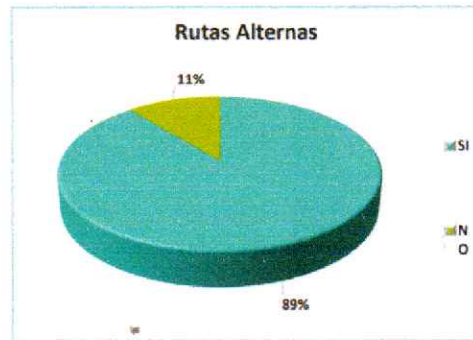
Puentes cantonales

- La importancia de estos elementos de infraestructura vial es vital ya que son vínculos entre caminos que llevan a sectores de otra forma casi inaccesibles, parcialmente aislados, de difícil acceso, o que requerirían trasladarse por medio de una ruta alterna de mayor longitud.

Los puentes y su condición – Datos de la actualización de inventarios por medio de contratación del año 2018

75





Activos viales complementarios

Por medio de diversas intervenciones, el Departamento ha ido incorporando red vial y sus caminos los distintos elementos de infraestructura vial en sus proyectos de mejoramiento. Los principales caminos de conectividad han ido incorporando elementos como pasos de alcantarilla, estructuras de borde para evacuación de aguas y señalamiento, sin embargo, ha sido difícil atender de esta manera a un alto porcentaje de la red vial cantonal.

Se sugiere mejorar la redacción, pues da a entender que es "la red vial y sus caminos" quienes se han atendido a sí mismos.

Capítulo IV. Marco de Política Institucional en materia de Gestión Vial

Líneas Estratégicas Municipales

- Dentro del Plan de largo plazo de la Municipalidad de Abangares (2012-2027) se establecen líneas estratégicas vinculadas a la gestión vial que permiten la articulación que contribuirá a la transformación y desarrollo del cantón de Abangares, y así lograr la simplificación de procesos para facilitar la ejecución de proyectos a través de procesos de planificación establecidos. Todo esto con el objetivo fundamental de promover la participación ciudadana, una adecuada utilización de los recursos, fortalecer la descentralización y modernización municipal e incentivar el desarrollo local para mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón.



Tabla 12. Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal

Componente	Política	Meta	Indicador
Conservación y Desarrollo de Activos Viales	Mantener el buen estado de los caminos clasificados en la jerarquía A del cantón.	Mantener en buen estado los 70 km en la jerarquía A del cantón.	Cantidad de kilómetros de caminos en la jerarquía A del cantón que se mantuvieron en buen estado.
	Procurar el buen estado de rutas que impulsan el crecimiento socioeconómico del cantón.	Intervenir la superficie de suelo de 40 kilómetros de rutas que impulsan el crecimiento socioeconómico del cantón.	Cantidad de kilómetros de caminos que dan acceso a zonas prioritarias para que permitan la accesibilidad a zonas de desarrollo, producción, agrícolas, ganaderas, turísticas, comerciales u otras que mejoraron la condición de su superficie de suelo.
	Intervenir corredores peatonales en los caminos con mayor Tránsito Promedio Diario (TPD).	Intervenir al menos 2290 metros lineales de los corredores peatonales del cantón.	Cantidad de metros lineales de los corredores peatonales intervenidos.
Implementar infraestructura para medios de transporte no motorizados	Incorporar al menos un proyecto de corredor tipo ciclo vía en las zonas de prioridad identificadas, según factibilidad técnica. En el periodo del plan desarrollar una intervención de urbanismo táctico enfocada en la inclusividad del peatón.		Cantidad de kilómetros de ciclovías construidas. Cantidad de intervenciones de urbanismo táctico realizadas.

Tabla 13. Marco de Políticas en Gestión Vial Cantonal (Transversales)

Componente	Política	Meta	Indicador
Seguridad Vial (considera la movilidad segura y sostenible)	Incorporar señalización vial vertical y horizontal en las intervenciones realizadas en la red vial cantonal en superficie de pavimento rígido, semirígido o flexible y drenajes.	El 100% de los nuevos proyectos ejecutados con superficie de pavimento completa y drenajes adecuados durante el periodo incluyan elementos de seguridad vial vertical y horizontal.	Porcentaje de proyectos ejecutados durante el periodo que incluyan elementos de seguridad vial.
Conservación ambiental y reducción del riesgo de desastres	Incorporar en las intervenciones de la red vial elementos en función de la conservación del ambiente	El 100% de nuevos proyectos de inversión vial contemplan de ser necesarios, elementos en función la conservación del ambiente (ejemplo: pasos de fauna, señalización).	Porcentaje de nuevos proyectos de inversión vial que contemplan la conservación del ambiente.
Participación ciudadana	Promover la participación de diferentes grupos pertenecientes a los barrios o caminos a intervenir en los procesos de gestión vial que correspondan a influencia directa con su comunidad.	Realizar al menos una reunión y/o visita inicial o de seguimiento por año con los grupos que representen a los ciudadanos directamente vinculados a los proyectos por desarrollarse.	Cantidad reuniones documentadas realizadas en proyectos de intervención de la red vial cantonal durante el periodo del plan.
Género y derechos humanos	Incorporar condiciones que respondan a las necesidades de los diversos grupos del cantón (mujeres, personas jóvenes, personas adulto-mayores, personas con discapacidad) en las intervenciones de la infraestructura vial.	El 80% de las intervenciones responden a las necesidades de los diversos grupos del cantón (mujeres, personas jóvenes, personas adulto-mayores, personas con discapacidad).	Porcentaje de intervenciones que responden a las necesidades de los diversos grupos del cantón (mujeres, personas jóvenes, personas adulto-mayores, personas con discapacidad).

Tabla 14. Alineación del marco estratégico municipal con las políticas viales cantonales

Misión	Visión	Líneas estratégicas asociadas	Políticas
"Que el trabajo conjunto, organizado y coordinado de todas las instituciones sea la constante para un mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, y por tanto, marque el rumbo hacia el desarrollo esperado del cantón."	"Ser un cantón que impulse el desarrollo de sus habitantes, de manera segura, acorde con el medio, con sentido de responsabilidad y solidaridad, en un ambiente inclusivo de respeto y tolerancia, para vivir una cultura de paz, de forma tal que todos seamos actores de dicho desarrollo."	Convertir a Abangares en un cantón competitivo y atractivo, para las inversiones, con un liderazgo en el desarrollo humano y ambientalmente sostenible, con una gestión municipal eficiente, transparente, orientada a resultados de calidad y competitiva, con una red vial que permita la conectividad en todo su desarrollo socioeconómico, garantizando la factibilidad de ruta cantonal a ruta nacional, otros cantones y el desarrollo vial de los distritos de manera oportuna y eficiente. Promover la descentralización y la democracia participativa, avanzando iniciativas de planificación participativa en la municipalidad y en la construcción de proyectos políticos forjados con visión de futuro en la definición de las políticas públicas, en la determinación del gasto e inversión de manera autónoma y sin tutelajes centralistas y en la preparación de los presupuestos participativos de inversión que integren desarrollo modelos de descentralización participativa, superando el de democracia representativa.	Mantener el buen estado de los caminos clasificados en la jerarquía A del cantón. Procurar el buen estado de rutas que impulsan el crecimiento socioeconómico del cantón. Intervenir corredores peatonales en los caminos con mayor TPD. Implementar infraestructura para medios de transporte no motorizados. Incorporar señalización vial vertical y horizontal en las intervenciones realizadas en la red vial cantonal en superficie de pavimento rígido, semirígido o flexible y drenajes. Incorporar en las intervenciones de la red vial elementos en función de la conservación del ambiente. Promover la participación de diferentes grupos pertenecientes a los barrios o caminos a intervenir en los procesos de gestión vial que correspondan a influencia directa con su comunidad. Incorporar condiciones que respondan a las necesidades de los diversos grupos del cantón (mujeres, personas jóvenes, personas adulto-mayores, personas con discapacidad) en las intervenciones de la infraestructura vial.



Tabla 14. Relación entre políticas y criterios de priorización de caminos

Política	Atributo del camino	Justificación
Mantener el buen estado de los caminos clasificados en la jerarquía A del cantón.	Jerarquía, IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social), Comercio, Turismo, Nivel de Producción	Los caminos que conectan con cantones aledaños poseen una importancia muy alta pues son focos de población, así como de comercio y desarrollo local para las comunidades. Se unen en un conglomerado de puntos que poseen turismo, producción y comercio que benefician a estos cantones.
Procura del buen estado de rutas que impulsen el crecimiento socioeconómico del cantón.	Nivel de producción, Comercio, Turismo, IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social)	Es importante tener en cuenta que la logística y la línea de suministro del cantón mejora la calidad de vida de sus habitantes ya que logran acceder a productos y servicios competitivos, también considerando la generación de empleos.
Intervenir corredores peatonales en los caminos con mayor Tránsito Promedio Diario (TPD)	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro), Nivel de producción, Comercio, Turismo, IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social)	En este apartado se debe recalcar que con la metodología utilizada en este plan quinquenal se debe utilizar el TPD pero no se toma el TPD en cuenta, ya que no se poseen datos en la zona central de las juntas, pues no se recopilaban y esto genera un detrimento en el cálculo de la priorización pues desvirtúa los datos generados a partir del mismo. Se utiliza la población beneficiada con la premisa de que donde haya más viviendas habrán más automóviles. Teniendo en cuenta también que el aporte de zonas densamente pobladas que utilizan el transporte público.
Implementar infraestructura para medios de transporte no motorizados	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro), IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social)	Uno de los planes a mediano plazo en este plan es utilizar ciclo vías para que las personas se puedan trasladar a los comercios, a sus trabajos, o para realizar deporte de una manera segura.
Incorporar señalización vial vertical y horizontal en las intervenciones realizadas en la red vial cantonal en superficie de pavimento rígido, semirrígido o flexible, y drenajes.	Accesibilidad a servicios básicos, Accesibilidad a servicios básicos, IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social)	La seguridad vial del cantón es imprescindible para salvaguardar la vida de sus habitantes por lo cual se enfoca en incorporar la señalización vertical, así como horizontal en las superficies de pavimento rígido, semirrígido o flexible, y drenajes.
Incorporar en las intervenciones de la red vial elementos en función de la conservación del ambiente	Jerarquía, IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social)	El cuidado de la flora y fauna en Costa Rica es imprescindible pues es uno de los elementos de nuestra marca país y de atracción al turismo.
Promover la participación de diferentes grupos pertenecientes a los barrios o caminos a intervenir en los procesos de gestión vial que correspondan a influencia directa con su comunidad.	Jerarquía, Población beneficiada (Viviendas por kilómetro), IVTS (Índice de Viabilidad Técnico Social)	La participación ciudadana da un insumo importante de referencia actualizada, así como un control empírico, para tomar decisiones e intervenir vías y rutas que ya están deterioradas puesto que los usuarios son los que las utilizan directamente. Por eso es importante promover la participación de barrios y barriadas para que la comunidad pueda comunicar.
Incorporar condiciones que respondan a las necesidades de los diversos grupos del cantón (mujeres, personas jóvenes, personas adulto-mayores, personas con discapacidades) en las	Población beneficiada (Viviendas por kilómetro), Turismo, Nivel de producción, Comercio, IVTS (Índice de Viabilidad	La inclusión y la prevención, mejorando obras complementarias así como implementando infraestructura nueva mejora las condiciones de grupos vulnerables, así como el acceso de

Tabla 15. Matriz de criterios utilizados para la priorización caminos

CRITERIO	Clasificación	Puntaje Asignado	Ponderación
Tipo de superficie de rueda	Asfalto	3	4%
	Concreto	0.8	
	TPIB	0.6	
	Gravado	0.4	
Estado de superficie de rueda	Puando	0.2	15%
	Incómodo	1	
	Buena	0.8	
	Regular	0.6	
	Mala	0.4	
	Pésima	0.2	
Estado del sistema de drenajes	Existente	1	15%
	Fuente	0.8	
	Regular	0.6	
	Mala	0.4	
Estado de camino IVTS	Mucho	0.2	5%
	Bajo	0.4	
	1		
Jerarquía	Tipo A	1	20%
	Tipo B	0.6	
	Tipo C	0.3	
	Tipo D	0.1	
IVTS	1	1	5%
	0.1		
Accesibilidad a servicios básicos	Centro de salud educativo	1	7%
	Centros educativos o de salud	0.75	
	Rede de transporte público	0.5	
	Otros tipos de centros	0.25	
	NA	0	
Población beneficiada (Viviendas por kilómetro)	Muy Alta (Más de 100 viviendas)	1	8%
	Alta (De 50 a 100 viviendas)	0.8	
	Medio (De 24 a 50 viviendas)	0.6	
	Baja (De 10 a 24 viviendas)	0.4	
	Muy Baja (Menos de 10 viviendas)	0.2	
	0	0	
Turismo	Alto (Más del 70% de los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	1	7%
	Medio (Cerca de la mitad los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	0.6	
	Bajo / Nulo	0.3	
	1		
Turismo	Medio (Cerca de la mitad los terrenos aledaños destinados a esta actividad)	0.6	7%
	Bajo / Nulo	0.3	
	Alto (Terrenos aledaños al camino en su mayoría de locales comerciales, más del 50%)	1	
	Medio (Gran cantidad de locales comerciales en terrenos aledaños, entre el 40 y el 50%)	0.4	
	Bajo / Nulo (Menos de 30%)	0.3	
	Total		



000330

Tabla 16. 20 Caminos priorizados por mayor porcentaje y prioridad.

Item	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Tabla 17. Histórico de ingresos para inversión en caminos municipales, 2017 – 2021. (Colones)

Fuente de ingresos	Histórico de Ingresos				
	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
Ley N° 9329	974,723,679.85	1,324,205,884.97	1,301,521,995.00	999,285,998.14	1,140,025,981.00
Recursos propios	810,000.00	754,000.00	789,000.00	813,529.00	884,30.00
Total	975,533,679.85	1,324,959,884.97	1,302,310,995.00	1,000,099,527.14	1,140,910,321.00

Tabla 19. Proyección de ingresos para invertir en la red vial cantonal 2022 – 2026. (Colones)

Fuente de ingresos (año)	Estimación de Ingresos				
	2022	2023	2024	2025	2026
Ley N° 9329	1,000,211,069.76	1,059,123,501.77	1,118,434,417.87	1,192,362,932.89	1,271,178,122.75
Bienes Inmuebles (Áceras)	11,350,000.00	9,352,400.00	7,224,729.00	4,960,980.58	2,554,905.00
Recursos propios	814,809.00	814,809.00	814,809.00	814,809.00	814,809.00
Total	1,012,375,878.76	1,069,290,710.77	1,126,473,955.87	1,198,138,722.47	1,274,547,836.75



000331

Tabla 21. Histórico de egresos para la inversión en caminos municipales, Año 1- Año 5. Escenario 1. Sin Readecuación de deuda IFAM. (Colones)

Histórico de Egresos					
Rubro	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
Salarios	183,622,954.54	164,309,741.96	222,695,263.36	188,078,447.19	97,949,540.42
Costos Administrativos (Oficina+Intereses IFAM)	187,468,000.00	215,221,223.23	195,881,551.33	210,137,284.75	221,164,424.99
Gastos operativos y mantenimiento de la maquinaria	8,095,000.00	90,500,000.00	84,717,191.19	173,733,830.15	83,800,000.00
Materiales	45,000,000.00	63,800,000.00	30,120,171.01	81,006,848.07	51,300,000.00
Total	424,185,954.54	533,830,965.19	533,414,176.89	652,956,410.16	454,213,965.41

Tabla 22. Estimación de egresos referentes la inversión en caminos municipales. (Colones).
Estimación de Egresos

Estimación de Egresos					
Rubro	2022	2023	2024	2025	2026
Salarios	131,918,416.69	156,239,546.47	163,270,326.06	170,617,490.73	178,295,277.81
Costos Administrativos (oficina+Intereses IFAM)	340,097,350.12	236,500,366.88	198,635,585.93	125,478,784.53	131,125,329.83
Gastos operativos y mantenimiento de la maquinaria	106,350,000.00	107,820,204.27	112,672,113.46	117,742,358.57	7,337,906.12
Materiales	31,000,000.00	51,445,403.82	53,760,446.99	56,179,667.10	58,707,752.12
Total	609,365,766.81	552,005,522.48	528,338,473.48	470,018,301.97	375,466,266.94

Tabla 23. Estimación de egresos referentes a tasas de interés y amortización de crédito del IFAM.(Colones)

ITEM	AÑO 2022	AÑO 2023	AÑO 2024	AÑO 2025	AÑO 2026
Amortización	409,987,224.51	436,080,308.58	467,416,617.12	501,004,722.43	263,136,015.22
Intereses (Costos Administrativos)	122,623,996.26	105,453,007.34	74,116,698.80	40,528,593.49	6,921,137.68
Total	532,611,220.77	541,533,315.92	541,533,315.92	541,533,315.92	270,057,152.90

Tabla 24. Estimación de recursos disponibles para la ejecución del PVQCD (Colones)

Rubro	Estimación próximos años				
	2022	2023	2024	2025	2026
Ingresos (+)	1,012,375,878.76	1,069,290,710.77	1,126,473,955.87	1,198,138,722.47	1,274,547,836.75
Egresos (-)	609,365,766.81	552,005,522.48	528,338,473.48	470,018,301.97	375,466,266.94
Amortización (-)**	409,987,224.51	436,080,308.58	467,416,617.12	501,004,722.43	263,136,015.22
Presupuesto disponible para proyectos	(6,977,112.56)	81,204,879.71	130,718,865.26	227,115,698.07	635,945,554.60

Tabla 26. Estimación de egresos referentes la inversión en caminos municipales con readecuación de la deuda IFAM. (Colones)

Rubro	Estimación de Egresos				
	2022	2023	2024	2025	2026
Salarios	131,918,416.69	156,239,546.47	163,270,326.06	170,617,490.73	178,295,277.81
Costos Administrativos (Oficina+Intereses IFAM)	359,050,884.63	365,510,705.08	385,366,150.97	406,648,389.96	427,065,691.82
Gastos operativos y mantenimiento de la maquinaria	106,350,000.00	107,820,204.27	112,672,113.46	117,742,358.57	7,337,906.12
Materiales	31,000,000.00	51,445,403.82	53,760,446.99	56,179,667.10	58,707,752.12
Total	628,319,301.32	681,015,860.68	715,069,038.52	751,187,907.41	671,406,628.92

Tabla 27. Estimación de recursos disponibles para la ejecución del PVQCD con las Readecuación de la deuda con el IFAM. (Colones)

Rubro	Estimación próximos años				
	Año 2022	2023	2024	2025	2026
Ingresos (+)	1,012,375,878.76	1,069,290,710.77	1,129,170,990.57	1,192,517,483.14	1,271,342,888.78
Egresos (-)	628,319,301.32	681,015,860.68	715,069,038.52	751,187,907.41	671,406,628.92
Amortización (-)**	149,058,069.23	159,769,237.70	171,201,100.35	183,555,966.67	196,746,120.62
Presupuesto disponible para proyectos	234,998,508.21	228,505,612.39	242,851,851.70	257,773,609.07	403,190,139.24



Tabla 32. Resumen de la estimación de la inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención de Escenario más conservador de mantenimiento Jerarquía A, Comercio y Turismo. (Colones)

Escenario 1: Mantenimiento Jerarquía A, Comercio y Turismo			Total Inicial		
Tipo de Intervención		Norma de Calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total
Adm	Adm	Mantenimiento	5.46	1,741,436.00	9,508,240.56
Am	Am	Mantenimiento	4.04	2,274,402.00	9,188,584.08
Ab	Ab	Mantenimiento	1.94	2,467,509.00	4,786,967.46
Lm	Lm	Mantenimiento	3.15	1,949,028.00	6,139,438.20
Lr	Lr	Mantenimiento	76.74	6,161,878.00	472,862,517.72
Sm	Sm	Mantenimiento	0.28	2,274,402.00	636,832.56
Sr	Sr	Mantenimiento	12.78	2,274,402.00	29,066,857.56
					532,189,438.14

Tabla 33. Resumen de la estimación de la inversión anual requerida para cada uno de los escenarios óptimo de intervención el escenario rehabilitación Jerarquía A, Comercio y Turismo (Colones)

Escenario 2: Optimo Jerarquía A, Comercio y Turismo			Total Inicial		
Tipo de Intervención		Norma de Calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total
Adm	Adr	Rehabilitación	5.46	14,217,253.66	77,626,204.98
Ab	Ab	Mantenimiento	4.04	2,467,509.14	9,968,736.94
Am	Ar	Rehabilitación	1.94	18,366,232.69	35,630,491.42
Lm	Lr	Rehabilitación	3.15	22,690,931.06	71,476,432.85
Lr	Lb	Rehabilitación	76.74	27,260,929.58	2,092,003,735.67
Sm	Sr	Rehabilitación	0.28	6,997,517.46	1,959,304.89
Sr	Sb	Rehabilitación	12.78	87,875,469.59	1,123,048,501.36
					3,411,713,408.10

Tabla 34. Resumen de la estimación de la inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención Mantenimiento total de la Red Vial, en millones de colones

Escenario 3: Mantenimiento red total			Total Inicial		
Tipo de intervención		Norma de Calidad	Km aplicables	Costo por Km	Total
Ab	Ab	Mantenimiento	4.04	2,467,509.14	9,968,736.94
Am	Am	Mantenimiento	26.44	2,274,402.22	60,135,194.58
Lr	Lr	Mantenimiento	172.93	6,161,878.29	1,065,573,612.71
Lm	Lm	Mantenimiento	65.75	1,949,027.73	128,148,573.49
Sm	Sr	Mantenimiento	19.58	2,274,402.22	44,532,795.38
Sm	Sm	Mantenimiento	4.78	2,274,402.22	10,871,642.59
Adr	Adr	Mantenimiento	5.46	669,138.75	3,653,497.58
Adm	Adm	Mantenimiento	1.29	1,741,436.44	2,246,453.01
Tr	Tr	Mantenimiento	101.45	988,923.50	100,326,289.21
Tm	Tm	Mantenimiento	24.99	669,138.75	16,721,777.36
					1,442,178,572.85



000334

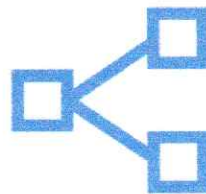
Tabla 35. Resumen de la estimación de la inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención de obras complementarias y capacitaciones técnicas, en millones de colones.

Escenario 4: Obras complementarias		Total Inicial	
Descripción	Cantidad aplicable	Cósto Unitario	Total
Aceras	2.29	66,871,500.00	153,135,735.00
Señales de Fauna	165.53	535,056.00	88,567,819.68
Rehabilitación de puentes	24	1,975,932.76	47,422,386.31
Capacitaciones técnicas	1	10,000,000.00	10,000,000.00
			299,125,940.99

Tabla 36. Resumen de la estimación de la inversión anual requerida para cada uno de los escenarios de intervención de Escenario más conservador de mantenimiento Jerarquía A, Comercio y Turismo. (Colones)

Escenario 5: Mejoramiento Red Total			Total Inicial	
Tipo de Intervención	Norma de intervención	Km aplicables	Costo por Km	Total
Ar Ab	Rehabilitación	4.04	89,441,510.78	361,343,703.56
Am Ar	Rehabilitación	26.44	21,451,331.74	567,173,211.14
Lr Lb	Rehabilitación	172.93	24,306,507.64	4,203,324,365.39
Lm Lr	Rehabilitación	65.75	20,828,584.51	1,369,479,431.43
Sr Sb	Rehabilitación	19.58	82,713,868.23	1,619,537,539.92
Sm Sb	Reconstrucción	4.78	103,320,900.48	493,873,904.27
Adr Adb	Rehabilitación	5.46	985,056.55	5,378,408.74
Adm Adb	Reconstrucción	1.29	162,316,192.55	209,387,888.38
Tr Lb	Mejoramiento	101.45	19,131,604.49	1,940,901,275.55
Tm Lb	Mejoramiento	24.99	19,131,604.49	478,098,796.22
				11,248,498,524.60

Propuestas de Intervención





000335

Tabla 37. Propuesta ilimitada de toda la red vial del cantonal de Abangares con renegociación de la deuda con el IFAM. (Colones).

ITEM	Descripción corta	Costo				
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Total de vías mantenimiento	2,312,016,386.75	2,407,922,883.20	2,255,375,719.93	2,144,379,089.98	2,247,071,005.81
2	Aceras		70,627,490.93		96,226,834.95	
3	Señales de Fauna y Pasos de Fauna			31,941,918.52	32,826,709.67	34,061,101.98
4	Rehabilitación de puentes			17,157,784.90	17,633,055.54	125,785,800.63
5	Consultoría de Ciclo Vía					17,195,825.99
6	Capacitaciones técnicas	2,055,400.00	2,112,334.58	2,170,846.25	2,230,978.69	2,292,776.80
	Total	(2,314,071,786.75)	(2,480,662,708.72)	(2,306,646,269.60)	(2,293,296,668.83)	(2,426,406,511.21)
	Saldo IFAM	330,000,000.00				
	Disponible para proyectos	234,998,508.21	228,505,612.39	242,851,851.70	257,773,609.07	403,190,139.24
	Saldo	(2,079,073,278.54)	(2,252,157,096.32)	(2,063,794,417.90)	(2,035,523,059.76)	(2,023,216,371.97)

Tabla 38. Propuesta ilimitado (Rehabilitación) de las vías de Jerarquía A, Comercio e Industria de las políticas planteadas PVQCD con presupuesto proyectado con renegociación de la deuda con el IFAM. (Colones).

Propuesta Ilimitado Jerarquía A, Comercio e Industria	Descripción corta	Costo				
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Tipo A, Comercio e Industria	338,197,687.90	363,983,839.57	325,124,119.49	360,862,484.14	1,152,921,025.21
2	Aceras		70,627,490.93		96,226,834.95	
3	Señales de Fauna y Pasos de Fauna			31,941,918.52	32,826,709.67	34,061,101.98
4	Rehabilitación de puentes			17,157,784.90	17,633,055.54	125,785,800.63
5	Consultoría de Ciclo Vía					17,195,825.99
6	Capacitaciones técnicas	2,055,400.00	2,112,334.58	2,170,846.25	2,230,978.69	2,292,776.80
	Saldo IFAM	330,000,000.00				
	Total	(138,219,887.98)	(143,761,865.08)	(979,594,067.87)	(1,189,888,062.95)	(1,232,157,438.66)
	Disponible para proyectos	234,998,508.21	228,505,612.39	242,851,851.70	257,773,609.07	403,190,139.24
	Saldo	(143,219,579.78)	(129,137,252.69)	(736,742,817.17)	(932,114,453.88)	(828,967,299.42)

Tabla 39. Propuesta limitada mantenimiento para la mitad de toda la red del Cantón de Abangares con el PVQCD con presupuesto proyectado con renegociación de la deuda con el IFAM.

Escenario mantenimiento MITAD RED TOTAL	Descripción corta	Costo				
		Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
1	Total de vías mantenimiento	143,598,725.23	147,576,409.92	163,605,368.72	167,847,720.16	161,429,274.61
2	Aceras		40,610,807.29		42,891,806.28	
3	Señales de Fauna y Pasos de Fauna			31,941,918.52	32,826,709.67	34,061,101.98
4	Rehabilitación de puentes			17,157,784.90	17,633,055.54	125,785,800.63
5	Consultoría de Ciclo Vía					17,195,825.99
6	Capacitaciones técnicas			3,256,269.37	3,346,468.03	
7	Saldo IFAM	330,000,000.00				
	Total	(143,598,725.23)	(188,187,237.20)	(215,961,341.52)	(264,545,759.68)	(338,472,003.21)
	Disponible para proyectos	234,998,508.21	228,505,612.39	242,851,851.70	257,773,609.07	403,190,139.24
	Saldo	91,399,782.98	40,318,375.19	26,890,510.19	(6,772,150.61)	64,718,136.03



000000

Análisis de la viabilidad de las propuestas de inversión

Tabla 40. Análisis de viabilidad de la propuesta de inversión 1.

Tabla 41. Matriz de Identificación y análisis de riesgos

Tabla 42. Matriz de programación y monitoreo del PVQCD

Código	Descripción	Unidad Ejecutora	Código	Código	Código	Código	Código	Código	Ejecución					Total					
									1	2	3	4	5						
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Una vez concluida la presentación y la evacuación de dudas, se prosigue con la agenda



000937

CAPÍTULO IV

Cierre

Sin más asuntos que atender se levanta la sesión ordinaria al ser las diecinueve horas con cuarenta minutos.

Ana Cecilia Barrantes Bonilla

Ana Cecilia Barrantes Bonilla
Secretaria

Ana Gabriela Umaña Centeno

Ana Gabriela Umaña Centeno
Presidenta

