

**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA #34
CELEBRADA POR EL CONCEJO MUNICIPAL SAN MATEO DE ALAJUELA
EL DÍA 28 DE SETIEMBRE DEL 2017
PERÍODO 2016-2020**

Leda Acosta Castro (PLN)

PRESIDENTE

REGIDORES PROPIETARIOS

Ernesto Berrocal Portugués (PLN)

Luis Eduardo Rodríguez Vargas (PLN)

SÍNDICOS PROPIETARIOS

María Eugenia Chaves Chaves y César Ramírez Ramírez

FUNCIONARIOS MUNICIPALES

Licenciado Jairo E. Guzmán Soto
Alcalde

Isabel Cristina Peraza Ulate
Secretaría

COMPROBADO EL QUORUM Y APROBADO EL ORDEN DEL DÍA, SE INICIA LA SESIÓN AL SER LAS DIECISIETE HORAS EN EL SALÓN DE SESIONES.

ARTÍCULO PRIMERO Y ÚNICO: ATENCIÓN DE FUNCIONARIOS DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN RAMÓN con el fin de exponer el Proyecto CIVO, conocido como CORREDOR DE INTERCONEXIÓN VIAL DE OCCIDENTE.

Están presentes los señores Abraham Vargas, Roger Barboza y Alejandro Rojas. Inicia don Abraham dando las gracias por espacio prestado y diciendo que el motivo de su visita es comentarles un proyecto sobre una iniciativa que salió en San Ramón cuando una persona icónica de CONAVI, señor Enrique Angulo, empezó con la inquietud de unir el occidente con todo el país a través de San Ramón, San Mateo y el lugar donde se construirá el Aeropuerto Metropolitano de Orotina. Detalla el señor Vargas lo siguiente en documento que entrega a cada uno de los Regidores y señor Alcalde para su análisis:

1-Que en días recientes se dio a conocer los detalles y ubicación exacta del nuevo y futuro Aeropuerto Metropolitano de Orotina, llamado a ser la respuesta a las necesidades de ampliación de capacidad de atención y de mejores servicios para los usuarios nacionales y extranjeros.

2 -Que esta nueva infraestructura aeroportuaria requerirá de nuevas, eficientes y estratégicas vías de conexión vial con el Área Metropolitana y con el resto del país, a efectos de facilitar el acceso y salida de turistas y carga Internacional e igualmente promover la oferta de facilidades y servicios conexos que son necesarios para esta nueva terminal y que indefectiblemente tendrán un impacto importante en el desarrollo de la calidad de vida de todas las comunidades adyacentes que suplirán estos servicios; pero también generarán progreso para todo el país en general al mejorar las condiciones de competitividad, acceso y transporte.

3 – Que existe un proyecto vial estratégico que fue presentado para su consideración al consorcio MOTT MAC DONALD – encargado de determinar la viabilidad de la nueva terminal aérea – el cual se denomina o es conocido como: CORREDOR DE

INTERCONEXIÓN VIAL DE OCCIDENTE (CIVO por sus siglas) y consiste en una ruta totalmente nueva y adecuada para la óptima circulación de vehículos pesados – carga – y de excelentes y ventajosas condiciones de circulación para el resto de vehículos livianos , que inicia y conecta en la zona de Sifón de San Ramón , exactamente en la salida de la nueva carretera de San Carlos , bordea por el rumbo Este el casco urbano de la ciudad de San Ramón ; entronca con un intercambio con la Ruta Bernardo Soto aproximadamente a la altura del Beneficio de Café de Altura ; y de allí continúa con rumbo suroeste pasando por el Distrito de Santiago de San Ramón ; transcurre por el Cantón de San Mateo y llega hasta Pozón de Orotina , directamente en el sitio ya designado para la ubicación del nuevo Aeropuerto Metropolitano de Orotina.

4 – Que esta nueva ruta a cuatro vías , de aproximadamente 34 kilómetros de extensión y con una inclinación no mayor a 6% , tiene un pre diseño que consta en 27 láminas que fuera confeccionado originalmente por el Ingeniero don Enrique Angulo con el aporte del Ingeniero Andrés Araya.- Dichas láminas preliminares le fueron facilitadas para su consideración al consorcio MOTT Mac Donald con resultados muy positivos , al punto que esta entidad recomienda la conveniencia de que la construcción del CIVO , como una ruta óptima para dar conectividad al nuevo aeropuerto.- El proyecto responde a un concepto y una visión de interconectividad estratégica entre las principales y actuales rutas viales del país y resulta armónica y coherente con la política de desarrollo nacional global, haciendo posible una interconexión vial continua de diferentes zonas , rutas y puntos estratégicos , tales como :

- Zona Norte, puesto Tablillas Frontera Norte*
- a- Zona Atlántica, Vuelta Kooper*
- b- Punto de paso de futuro Canal Seco. Muelle San Carlos*
- c- San Carlos. Zona Económica especial*
- d- Ruta 1 Bernardo Soto*
- e- Ruta—San Mateo, Esparza*
- f- Ruta 27 José María Castro Madriz.*
- g- La Ruta Costanera. Pacífica Fernández*
- h- Próximo Aeropuerto Internacional de Orotina*
- i- Puerto Caldera*
- j- Puerto Puntarenas*
- k- Ruta 1 Interamericana Norte.*

5 - Con este Corredor Vial , Costa Rica se asegura una vía de conexión que une la zona Norte - desde la ruta de ingreso a Tablillas ; la ruta de paso del futuro proyecto de Canal Seco con entronque en Muelle de San Carlos ; La ruta que conecta la zona Atlántica - vía Sarapiquí - hasta alcanzar y entrelazar con la costa pacífica del país , SIN LA NECESIDAD DE QUE EL TRÁNSITO PESADO deba dirigirse al Área Metropolitana.- Este sería un primer corredor de interconexión nacional que definitivamente descongestionaría de tránsito la Ciudad Capital y acortaría el tiempo de viaje entre los dos litorales nacionales.

6 - Esta propuesta fue acogida y respaldada por el Concejo Municipal de San Ramón como una gran alternativa que responde a los más altos intereses estratégicos de desarrollo nacional y la misma fue también presentada para su consideración al Gobierno central desde hace más de un año.

7 – Que ante la inercia y la falta de interés mostrada hasta hoy con respecto a este proyecto vial , por el Gobierno Central , se ha gestado un creciente interés de parte de los gobiernos locales por donde discurre este corredor vial , a saber las Municipalidades de San Ramón ,

San Mateo y Orotina , de tomar un Acuerdo Municipal único y conjunto direccionado a tomar e iniciar las acciones necesarias y estudios previos requeridas para determinar las posibilidades de que este corredor vial pueda convertirse en un proyecto de coordinación inter municipal y concretarse en un primero y revolucionario antecedente en la Historia Nacional sobre la forma de hacer Obra Pública Vial.

8 – Que este proyecto se pretende concretar al amparo de las disposiciones contenidas en los artículos 2, 3,7 y 9 del Código Municipal – Ley 7794 y sus reformas – que en lo que interesa, indican:

Artículo 2:

“La municipalidad es una persona jurídica estatal, con patrimonio propio y Personalidad y capacidad jurídica plena para ejecutar todo tipo de actos y Contratos necesarios para cumplir sus fines”

Artículo 3:

“...La municipalidad podrá ejercer las competencias municipales e invertir fondos públicos con otras municipalidades e instituciones de la Administración Pública para el cumplimiento de fines locales, regionales o nacionales, o para la construcción de obras públicas de beneficio común, de conformidad con los convenios que al efecto suscriba.”

Artículo 7:

“Mediante convenio con otras municipalidades o con el ente u órgano público competente, la municipalidad podrá llevar a cabo, conjunta o individualmente, servicios u obras en su cantón o en su región territorial.”

Artículo 9:

“Las municipalidades podrán pactar entre sí convenios cuya finalidad sea facilitar y posibilitar el cumplimiento de sus objetivos, lograr una mayor eficacia y eficiencia en sus acciones, así como prestar servicios y construir obras regionales o nacionales.”

9.- Que existe el interés de trabajar de forma conjunta entre las tres municipalidades por donde transcurre el Corredor Vial (CIVO) con el propósito de explorar la posibilidad de idear un instrumento legal que permita desarrollar este proyecto , sea mediante Empresas Mixtas Municipales , Asociaciones Publico Privadas o mediante la constitución de un FIDEICOMISO DE ADMINISTRACIÓN con un banco del sistema bancario nacional y al mismo tiempo buscar una entidad financiera interesada , ya sea en financiar , diseñar , construir y entregar en modalidad de “ llave en mano “ , la ruta y sus servicios conexos , o que al menos asuma el rol de financiar y diseñarla y mediante una UAP que se nombraría al efecto , contratar por invitación concursada a una(s) empresa(S) que pueda(n) construir y desarrollar el proyecto , total o parcialmente.- Las Municipalidades asumirían la parte de expropiar o adquirir los terrenos por donde discurrirá el corredor vial , mediante el financiamiento que se otorgue al efecto e inmediatamente se traspasarían dichos inmuebles como propiedad fiduciaria al fideicomiso que serviría como vehículo especial.- La obra se pretende construir enteramente con fondos que se buscara obtener de la entidad que financie el proyecto , sin comprometer fondos del giro normal de las municipalidades participantes y buscando que mediante el otorgamiento del plazo de vida del fideicomiso , el administrador colecte tasas de peaje proporcionales y tasas por otros servicios comerciales conexos a la ruta vial , los administre y periódicamente cancele el servicio de deuda.- Vencido el plazo , se cesará el Fideicomiso y se entregará a dominio de los

municipios – según corresponda por territorio - la obra para que continúe siendo operada por ellos individual o colectivamente como mejor convenga a sus intereses .

10.- A esta fecha ya se han hecho contactos con el Banco de Costa Rica a efectos de explorar su disponibilidad de asumir el rol de FIDUCIARIO y se ha recibido una respuesta positiva y de interés por parte del banco. Los contactos con el BCR han sido efectuados por funcionarios de la Municipalidad de San Ramón.

11.- También se han recibido manifestaciones de por parte de grupos financieros de capital extranjero , mostrando interés de financiar la obra y hasta construirla , razón por la cual se estima que una vez demostrada la factibilidad técnica y financiera del proyecto , no se anticipa problema para conseguir los fondos que se requieran para hacer realidad este proyecto cuya carta de presentación principal , sería la de constituirse en una de las vías principales de conexión de la nueva terminal aérea metropolitana de Orotina.

12.- Que también se han dado conversaciones preliminares con la Presidencia Ejecutiva del Instituto Costarricense de Electricidad con el propósito de explorar el interés de esta entidad de participar en la concretización de este proyecto, ya sea como co-constructor en algunas obras específicas como puentes o túneles, o como supervisor o alguna otra figura. El interés aquí reside en que el ICE estaría legalmente autorizado a participar puesto que la Obra no tiene su génesis en un proyecto propio, sino en una solicitud de colaboración inter institucional a la que tendría plena factibilidad jurídica, además poder servir de instrumento para refinanciar o hacer una inyección financiera a esta institución nacional. Invita don Abraham a leer el documento y cuando lo consideren pertinente tomar el acuerdo respectivo en apoyo a este Proyecto tan importante. Hace entrega de 27 láminas complementarias al proyecto para que tengan una idea exacta de qué se trata y por dónde pasaría esta ruta.

Jairo: Definitivamente es un proyecto muy ambicioso y tendría un impacto muy grande en San Mateo. Definitivamente habrá que apoyarlo en su momento. Por ahora se va a enviar a la Comisión de obras para que junto con la Unidad Técnica Vial y el Asesor Legal Externo del Concejo lo estudien y analicen y nos den su criterio al respecto. Finaliza Jairo dando las gracias a los presentes.

SIN MÁS ASUNTOS QUE TRATAR SE CIERRA LA SESIÓN A LAS DIECIOCHO HORAS CON DIEZ MINUTOS.

Leda Acosta Castro
Presidente

Isabel Cristina Peraza Ulate
Secretaria