



**MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS,
SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL
APDO 13-4.400 CIUDAD QUESADA, SAN CARLOS
TEL. 24-01-09-15 / 24-01-09-16 FAX 24-01-09-75**

**ACTA 50
SECRETARIA MUNICIPAL
CIUDAD QUESADA**

ACTA NÚMERO CINCUENTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN CARLOS EL VIERNES VEINTIOCHO DE AGOSTO DEL DOS MIL QUINCE A LAS DIECISIETE HORAS EN EL SALON DE SESIONES DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN CARLOS.--

CAPITULO I. ASISTENCIA.--

REGIDORES PROPIETARIOS, SEÑORES (AS): Gerardo Salas Lizano (Presidente Municipal), Carlos Fernando Corella Cháves (Vicepresidente Municipal), Edgar Chacón Pérez, Ligia María Rodríguez Villalobos, Elí Roque Salas Herrera, María Marcela Céspedes Rojas, Carlos Eduardo Villalobos Vargas, Gilberth Cedeño Machado, Edgar Gamboa Araya.--

REGIDORES SUPLENTE, SEÑORES (AS): Aída Vásquez Cubillo, Juan Carlos Rojas Paniagua, Gisela Rodríguez Rodríguez, Everardo Corrales Arias, Ana Leticia Estrada Vargas, Juan Rafael Acosta Ulate, José David Vargas Villalobos, Rolando Ambrón Tolmo, Liz Diana Vargas Molina.--

SÍNDICOS PROPIETARIOS, SEÑORES (AS): Adolfo Enrique Vargas Aragonés, Edgar Rodríguez Alvarado, María Mayela Rojas Alvarado, Juan Carlos Brenes Esquivel, Rafael María Rojas Quesada, Evaristo Arce Hernández, Nehismy Fabiola Ramos Alvarado, Magally Alejandra Herrera Cuadra, Eladio Rojas Soto, Adriana Gabriela Pérez González, Milton Villegas Leitón, Omer Salas Vargas.--

SÍNDICOS SUPLENTE, SEÑORES (AS): Margarita Durán Acuña, Leticia Campos Guzmán, Elizabeth Alvarado Muñoz, Edenia Sequeira Acuña.--

MIEMBROS AUSENTES

(SIN EXCUSA)

José Francisco Villalobos Rojas, Baudilio Mora Zamora, Heidy Murillo Quesada, Judith María Arce Gómez, Miguel Antonio Esquivel Alfaro, Ronald Corrales Jiménez, Randall Alberto Villalobos Azofeifa, Isabel Arce Granados.--

MIEMBROS AUSENTES

(CON EXCUSA)

Auristela Saborío Arias (motivos de salud).--

CAPITULO II. LECTURA DE LA AGENDA.

ARTÍCULO No. 01. Lectura de la agenda.--

El señor Presidente Municipal, Gerardo Salsa Lizano, procede a dar lectura a la agenda, la cual se detalla a continuación:

- 1.- Comprobación del Quórum.-
- 2.- Lectura de la agenda aprobada mediante artículo N. 17 del acta N. 48 de la Sesión Ordinaria celebrada el lunes 17 de agosto del 2015 en el Salón de Sesiones de la Municipalidad de San Carlos.-

AGENDA:

Atención a la Agencia para el Desarrollo de la Zona Norte (ZEE).

Puntos a tratar:

- Rendición de cuentas.
- Estudio sobre producto de salud y bienestar.
- Temas varios: aeropuerto, parque empresarial, carretera Vuelta Kopper-Chilamate, ferrocarril.

El Presidente Municipal presenta una moción de orden a fin de modificar el orden del día para juramentar a un miembro de la Junta de Educación de la Escuela de Sucre.

SE ACUERDA:

Acoger la moción de orden tal y como fue presentada. **Votación unánime.**

ARTÍCULO No. 02. Juramentación de miembro de Junta de Educación.--

El Presidente Municipal, Gerardo Salas Lizano, procede a realizar la debida juramentación del miembro de la Junta de Educación que se detalla a continuación:

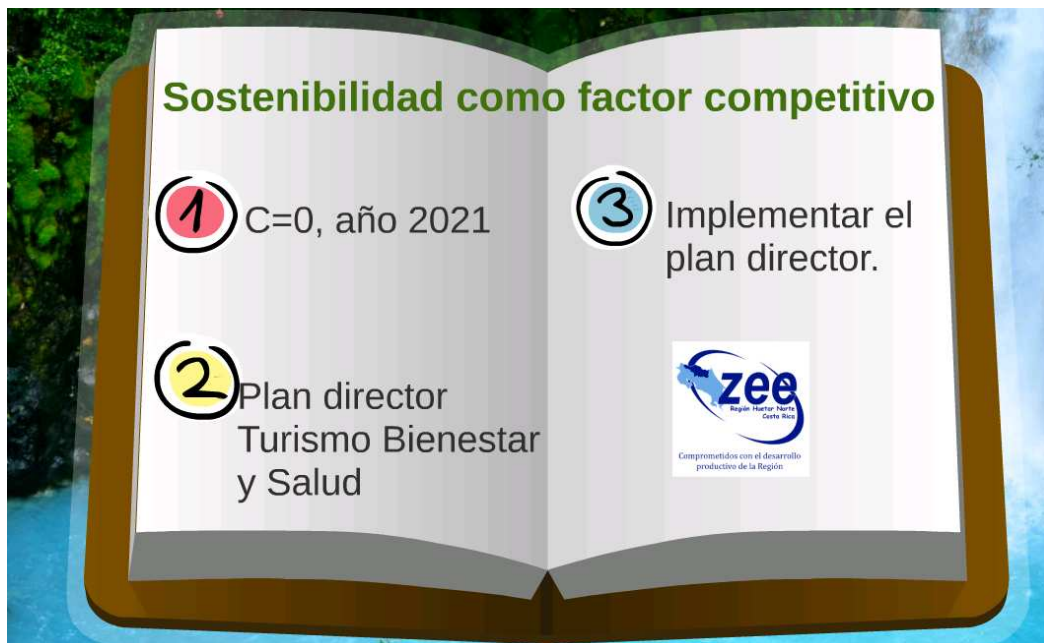
ESCUELA ANTONIO JOSE DE SUCRE EN CIUDAD QUESADA



Juan Manuel Villalobos Álvarez.....Cédula.....2-507-735

CAPITULO III. ATENCIÓN A LA AGENCIA PARA EL DESARROLLO DE LA ZONA NORTE (ZEE).

ARTICULO No. 03. Atención a la Agencia para el Desarrollo de la Zona Norte (ZEE).--

El señor Alexander Muñoz, representante de la Agencia para el Desarrollo de la Zona Norte (ZEE), procede a exponer de manera amplia y detallada la siguiente información:



 <p>C=0, año 2021</p>	 <p>Plan director Turismo Bienestar y Salud</p>
--	--

- Análisis de mercado desde la demanda (Local, USA, Europa)
- Identificar y perfilar la oferta actual de Costa Rica en turismo Wellness
- Desarrollar el plan director



Implementar el plan director.

a. Fortalecimiento de capacidades locales

- Curso semi-presencial

- 90 horas, virtual
- 30 horas, presencial en pasantía
- 30 horas, Virtual

b. Formación de Formadores

Diseño de un programa orientado a generar los técnicos especialistas en diferentes líneas del conocimiento requeridas para la formación del personal.

c. Comisión Inter-sectorial

Articulación Público Privada
Mesa de trabajo

d. Piloto Centro Escuela RHN

Articulación Público Privada
Formación de Técnicos

e. Revisión y adecuación del marco legislativo

f. Revisión, diseño y/o adecuación de certificaciones y normatividad



Destino ambientalmente sostenible:

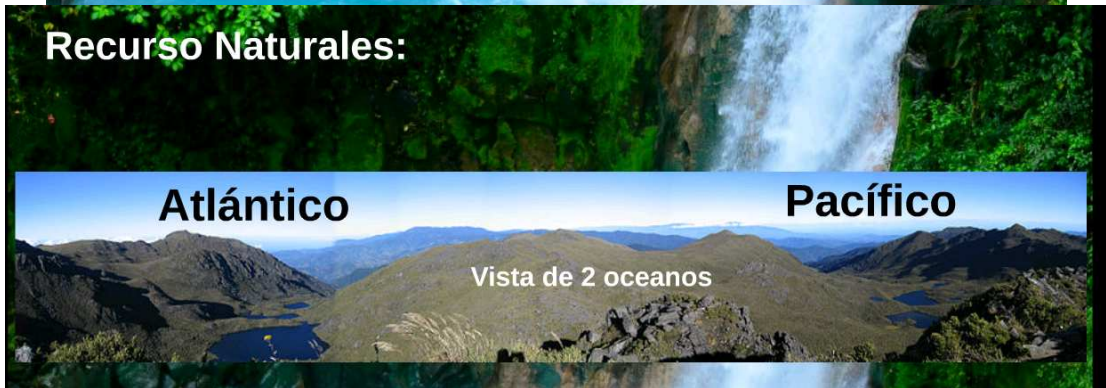


Recurso Humano:



Infraestructura:





Agua Azul que sale de la montaña



Biodiversidad:



Articulación de esfuerzos



Articulación de esfuerzos



Articulación de esfuerzos





Articulación de esfuerzos



Articulación de esfuerzos





El Regidor Rolando Ambron consulta cuáles son otros beneficios que da el uso de las aguas termales aparte de lo que es la relajación. Cuál será el nivel de acceso a estos beneficios o será solo a cierto sector de la población. Además consulta la razón por la que no hay propaganda para que el ciudadano conozca y participe este gran proyecto.

El Síndico Adolfo Vargas señala que hay un encadenamiento negativo en cuanto que generalmente se produce una inseguridad a como se eleva la posibilidad de que se genere más recursos. No se hace un desarrollo en la parte educativa, las escuelas del sector de La Fortuna serían ideales para que los niños crezcan son esta idea y por supuesto los encadenamientos productivos serán una necesidad ya que se necesitaría que las partes precarias que tiene este cantón se vean beneficiadas con esos encadenamientos productivos.

El Síndico Juan Carlos Brenes consulta si en los estudios que se están llevando a cabo en la región se ha visto la posibilidad de hacer estudios en el agua fría, ya que algunos ríos de Aguas Zarcas poseen gran cantidad de azufre y este puede ser un elemento curativo también.

El Regidor Carlos Villalobos manifiesta que hay que tener cuidado con el tema regulatorio ya que cuando se regula en muchas ocasiones el más afectado es el pequeño empresario y se le da más oportunidad a los que tienen más facilidad y habría que crear un balance.

El Regidor Edgar Chacón da su apoyo para que la Administración siga trabajando de la mano en este tipo de iniciativas para aprovechar esos recursos a beneficio de todos.

El Regidor Edgar Gamboa consulta si se realizó un análisis calcáreo de las aguas termales que van a caer a La Palmera.-

El Regidor Everardo Corrales indica que en los sectores turísticos se ha visto un aumento en el flujo de turistas, contrario a lo que se dice en los medio de comunicación por lo que le gustaría tener información correcta. Por otra parte indica que los ciudadanos no realizan visitas a lugares turísticos es porque no se pueden pagar los caprichosos precios de estos lugares ya que implica un gran gasto para familias numerosas ya que no es solo la entrada sino además la alimentación, por lo que se debe regular los precios para darle la oportunidad a todos los sancarleños no solo a unos pocos que tiene más facilidad para hacer inversiones como estas en pequeños paseos familiares, se le debe tomar más en cuenta al turista nacional y no tanto al internacional.

El Regidor Carlos Corella consulta si alguien puede tomar de un manantial o una fuente de agua caliente y pedir un colindante que pueda tener acceso, o si un empresario la tiene no se puede tocar por que se le disminuye la cantidad de agua. Además indica que la parte social ha quedado abandonada, la municipalidad debería planificar la compra de unas dos hectáreas para hacer un parque temático como lo es Ojo de Agua en Alajuela, algo que beneficie a las asociaciones de desarrollo y las comunidades.

El Presidente Municipal respalda las palabras de los compañeros Regidores, recalca que se debe dar más apoyo a las pequeñas empresas que se ubican en el distrito de La Palmera ya que es necesario que al igual que en La Fortuna tenga su oportunidad para poder ir metiendo el turismo internacional.

El señor Alexander Muñoz manifiesta que lo que se pretende es cambiar ese concepto de usar las aguas calientes como ocio al pasarlo a un concepto médico, que aprendan todo ese concepto de salud sin volverse hospitales tampoco, la idea es sensibilizar a los comerciantes del potencial que hay, mientras que el enfermo está en una zona, su familia puede estar en otro sector divirtiéndose. Por otra parte indica que se analizaron todas las aguas de la región Huetar Norte. En cuanto al acceso no es muy competitivo y es el ICT el que está llevando a eso, se deben modificar las tarifas en hoteles para que haya más acceso por parte del turista nacional a este tipo de turismo. No se puede hacer el análisis en agua fría por no contar con los recursos suficientes, pero precisamente eso se busca con este tipo de plan, poder ampliar el estudio. En cuanto a la normativa viene en una consultoría que se llevarán a cabo por expertos que se espera sean contratados en un plazo de quince días más o menos. Por otra parte lo que se refiere a mercadeo se está trabajando en ello, para que se vea la región Huetar norte como un destino termal. Se busca hacer un circuito termal lo cual se suma a los circuitos que ya existen para el avistamiento de aves. Agradece a la Municipalidad que hace tres años que empezó a generar iniciativas por eso ahora se quiere hacer con mayor profundidad, gracias a que se abrieron los ojos para ver el gran potencial que se tiene al contar con agua termal. Todo debe ser un complemento ya que algunos lugares solamente tienen las piscinas y los turistas

va a necesitar de un hotel para poder hospedarse por eso es tan importante que todo el sector este sincronizado.

El señor Alfredo Aguilar indica que dada la cantidad de consultas y dudas sobre este tema, es importante que el Gobierno Local se una y le de un seguimiento al plan que se está desarrollando y así tener claro todo lo referente al mismo, las normativas, los alcances, lo que pueden hacer los gobiernos locales y varios puntos más son de suma importancia para llevar el plan con éxito y no quedarse atrás en cuanto a innovación de los servicios turísticos de aguas termales.

El Regidor Everardo Corrales indica que la tanto la Caja Costarricense de Seguro Social como el Ministerio de Salud pueden involucrarse y dar como posible cura a personas de la tercera edad el baño en agua termal que estar dando tratamientos lo cual además generaría una mayor economía a estas instituciones.

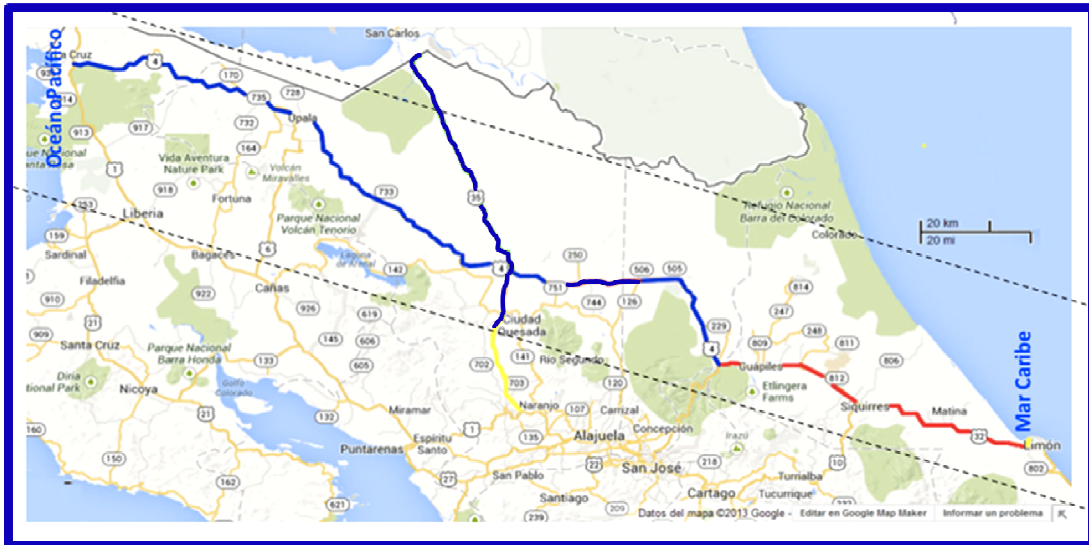
El Regidor Carlos Corella manifiesta que en lo que respecta al agua de manantial que está nada más de embasarla, los empresarios han visto la posibilidad de sacar los permisos con el MINAE para llevar a cabo un proyecto así, a nivel país en el sector hotelero.

El Regidor Rolando Ambrón consulta si se tiene el dato de cuanto empleo puede generar este proyecto. Por otra parte consulta qué nivel de inversión se necesita para comenzar el proyecto.

El señor Alfredo Aguilar señala que se ha hablado con autoridades del Ministerio de Salud y se está programando una reunión con el Colegio de Médicos que tienen filial en San Carlos para darles a conocer este plan, además hay universidad el país que tienen convenio con universidades europeas para capacitar a los estudiantes en las técnicas de hidroterapia ya que el país no cuenta con médicos en esta rama. Por otra parte indica que no tiene conocimiento sobre las regulaciones del país en cuanto a manejo de manantiales, de los permisos y concesiones del MINAE por lo que no se puede opinar al respecto. Hay mucho trabajo que realizar pero todo se lleva un proceso en el que es muy importante que las parte involucradas se unan para llevar ideas renovadoras y empezar con este cambio de pensamiento hacia el objetivo que tiene este plan.

La señora Carmen Rodríguez, representante de la Agencia para el Desarrollo de la Zona Norte (ZEE), procede a exponer de manera amplia y detallada la siguiente información:

**Avances en la Infraestructura estratégica:
Corredor Logístico Nor-Caribe - Centroamérica**



Puesto fronterizo Las Tablillas Instalaciones provisionales

Oportunidades:

Surgimiento de actividades económicas relacionadas con el flujo migratorio y comercial (turismo, alimentación, servicios aduanales, etc.)

Incremento de las oportunidades de empleo y los ingresos del gobierno local (patentes, impuestos, servicios, etc.)

Retos:

Atención del impacto sobre la infraestructura, el ambiente y la comunidad.

Capacitación necesaria para acceder a las oportunidades de empleo público y privado.

Promoción de emprendimientos y asociaciones con actividades complementarias.

 **2014**

Estudio de Factibilidad Legal, Técnico, Económico-Social, Ambiental y Diseño Final para el Mejoramiento de las Rutas Nacionales Nos. 4 y 35

FICHA TECNICA

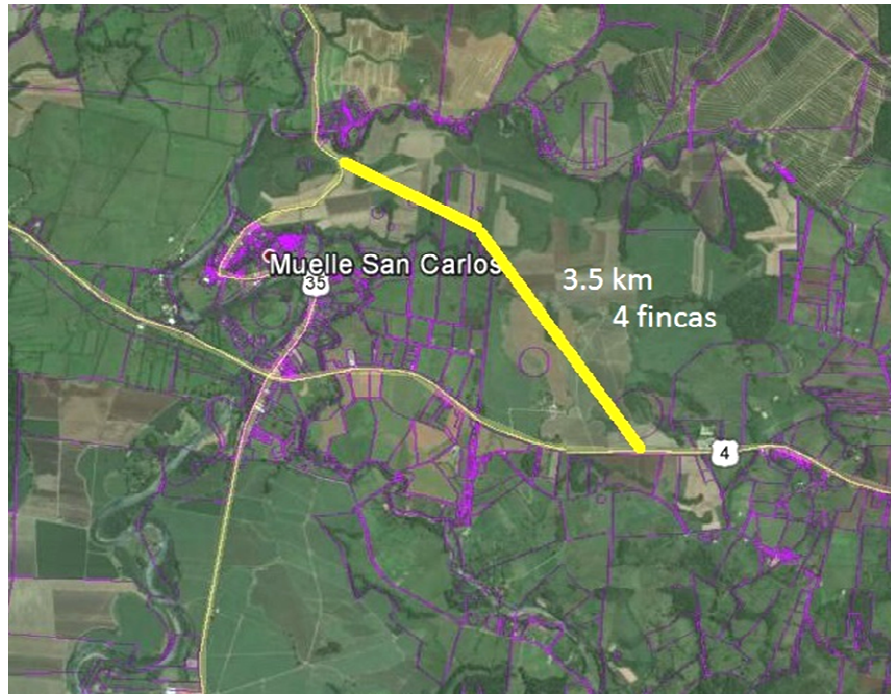


Dirección de Planificación Sectorial
26/02/2014

Corredor Vial Norcaribe



Mejoramiento curvas verticales, pasos alternos por Boca Arenal y Puentes Las Iguanas



3.5 km posible paso alternativo en Muelle

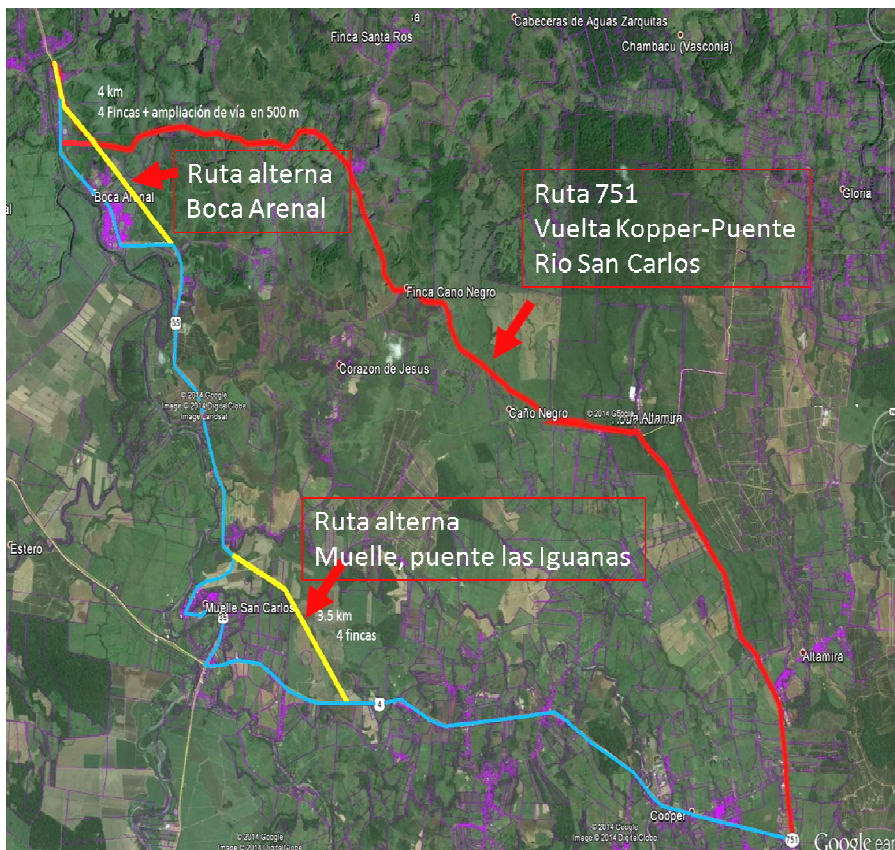


4 Km posible ruta alternativa por Boca Arenal



Puente sobre el Río San Rafael 14+340

Puente de la Iguanas en Muelle a 90 grados y una vía



- Croquis de posibles alternativas de pasos por poblados en ruta 35**
- By Pass Muelle
 - By Pass Boca Arenal
- Ruta 35 actual
— Ruta 751
— Ruta alterna

**Propuesta: FERROCARRIL LA REGION HUETAR NORTE
CENTRO DE DISTRIBUCION**

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ACTUAL
— A. Trayecto Moín – Río Frio
— B. Propuesta Río Frio - Muelle
— C. Rutas del Centro de Distribución

Jiménez, Anita Grande
Fabrica de Hierro
A Lesbile, Guápiles: 2Km.
Río Frio



**Presupuesto Ordinario – 2015
Aprobado por Asamblea Legislativa
Para MOPT**

- **7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL 4.478.730.721**
- **701 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL AL SECTOR PÚBLICO 4.478.730.721**
- 70105 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL A EMPRESAS PÚBLICAS NO FINANCIERAS 4.478.730.721
- 70105 280 2310 2154 212 INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES 4.478.730.721
- (INCOFER).
- (PARA PROYECTOS DE MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA FÉRREA, MAQUINARIA Y EQUIPO, SEGÚN LEY DE CREACIÓN DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES No. 7001, ASÍ COMO PARA PROYECTOS DE RECONSTRUCCIÓN DE VÍAS FÉRREAS Y MANTENIMIENTO DE EQUIPOS Y DEMÁS VÍAS: RECONSTRUCCIONES (HEREDIA-ALAJUELA, BELEN-CALDERA, RAMAL MONTEVERDE, RAMAL VALLE LA ESTRELLA); MANTENIMIENTO DE VIAS EN USO); MANTENIMIENTO DE EQUIPOS; LIMÓN- CIUDAD PUERTO; EN CONCORDANCIA CON EL ARTÍCULO Nº 36 , INCISO J, EN APOYO AL DESARROLLO DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS).

Céd. Jur 3-007-071557

Solicitud específica:

CONTRATAR LOS ESTUDIOS DISEÑOS, PLANOS Y PRESUPUESTOS DE LA VIA FERREA ENTRE EL CARIBE Y LA ZONA NORTE

Oficio: ZEE RHN 2015 052, 16 Mar-15

Aeropuerto

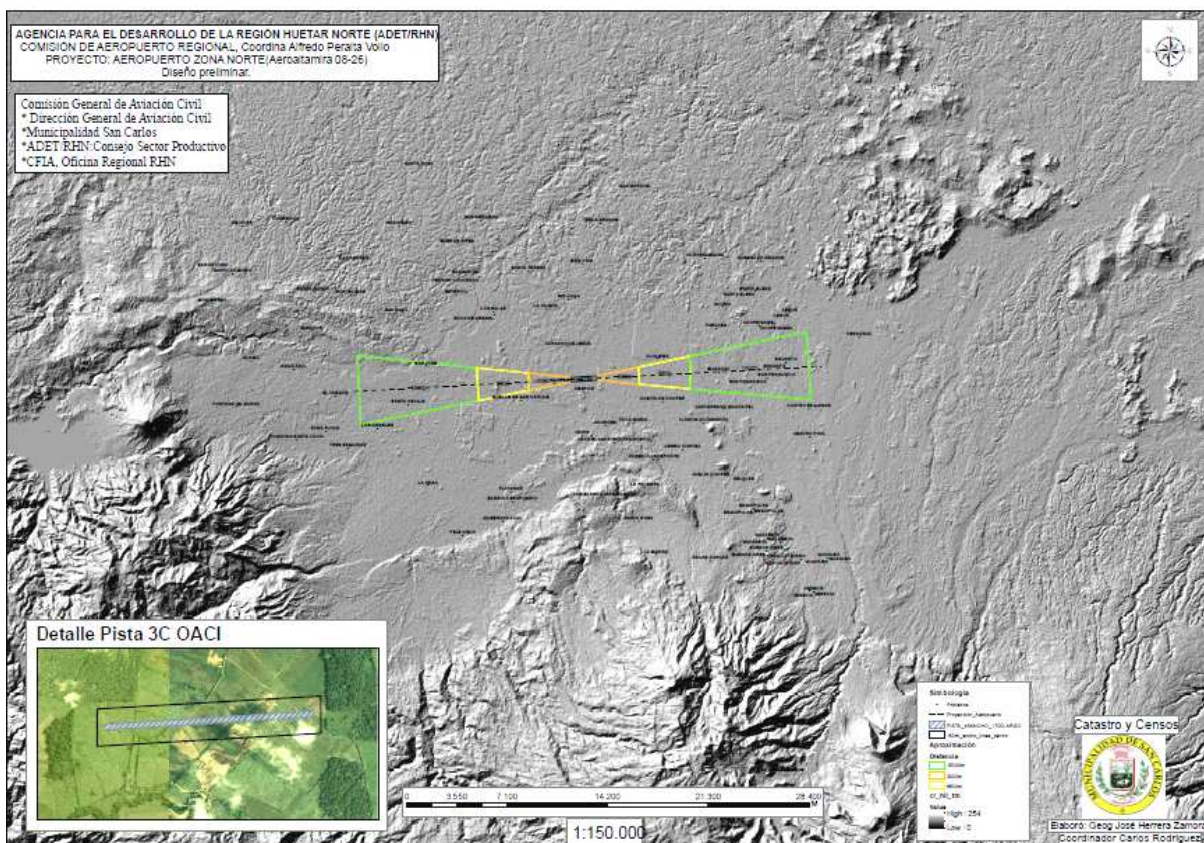
Luego de aproximadamente cinco años de gestiones y de realizar estudios en ocho terrenos de la Zona Norte y con una visión a 20 o 40 años, finalmente este año Aviación Civil definió Altamira como punto para el emplazamiento para el futuro aeropuerto de la Zona Norte.

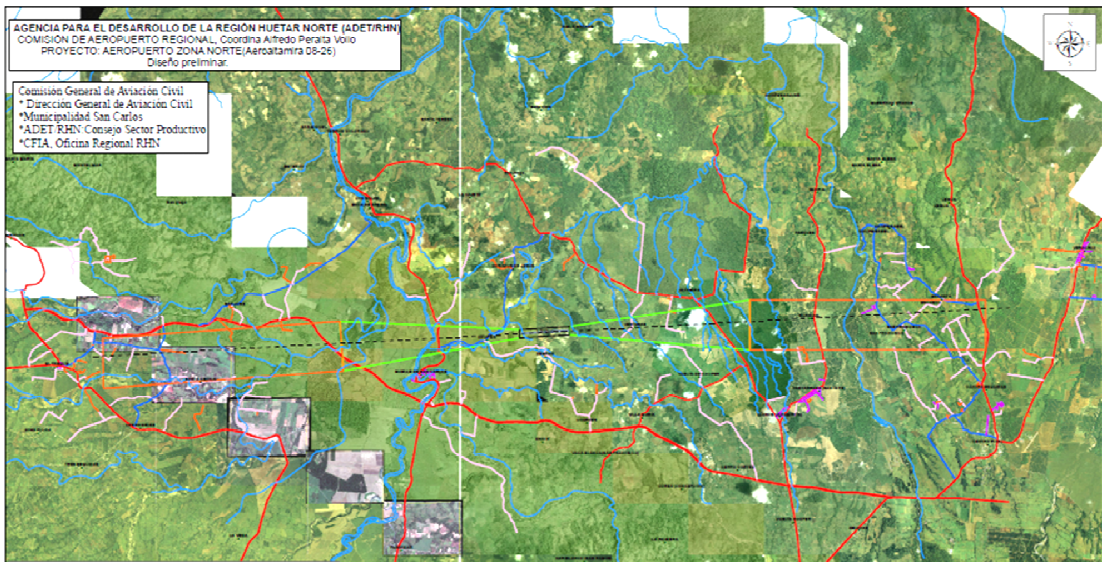
Se definió por un tipo de aeropuerto 3C de 1700 m. de largo y 45 de ancho que puede dar servicio a aviones con 90 pasajeros en su versión inicial y capacidad para crecer a futuro hasta un mega aeropuerto de varias pistas conforme la demanda lo requiera. Ese 3C sería algo más grande que el Tobías Bolaños de San José. Ofrecería servicio internacional remoto como es el de Limón.

En diciembre 2013 la CETAC aprobó 250 millones de colones que están siendo utilizados por COCESNA en la contratación privada del "Plan Maestro", con un compromiso de entrega de dicho Plan en Abril-2016.

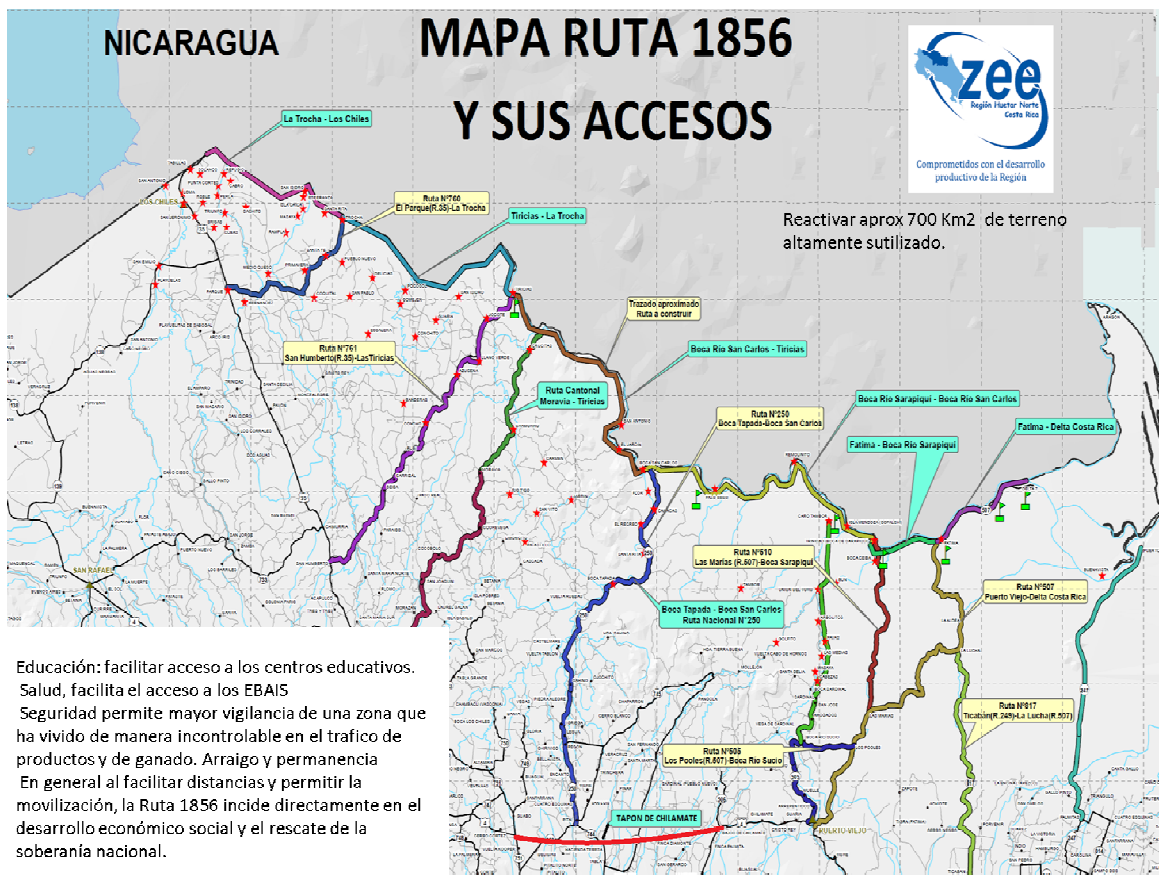
Se cuenta con el apoyo de la Municipalidad de San Carlos quienes han ofrecido información y material importante para el avance de los Términos de Referencia de este estudio así como su anuencia para la inclusión de dicha área en el Plan Regulador Cantonal.

Este estudio determinará a nivel de pre factibilidad y viabilidad operativa como también su costo.



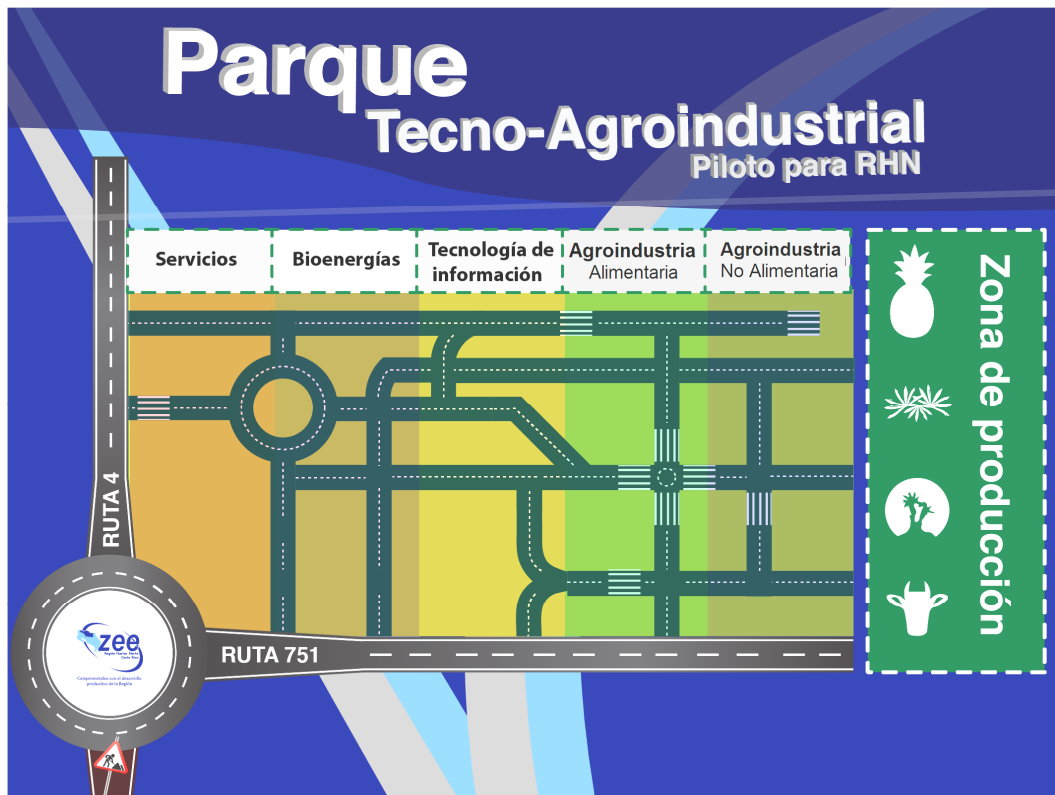
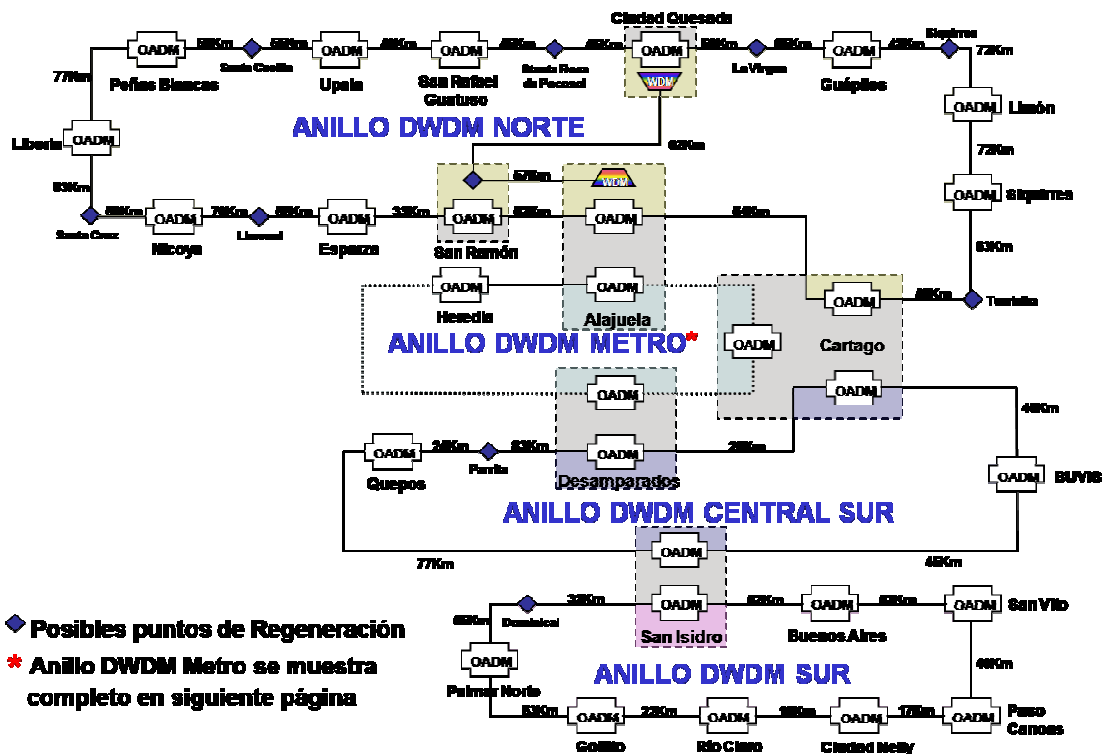


El área cuenta con carretera por el Sur y con propuesta de nueva vía por el Norte, específicamente por Altamira, afecta entre **500 a 700 Has**, en ruta de Este a Oeste, con 9 a 10 Km libres de limitaciones como antenas, construcciones, cerros naturales, contando además con excelentes aproximaciones y navegación área de lujo.



Educación: facilitar acceso a los centros educativos.
Salud, facilita el acceso a los EBAIS
Seguridad permite mayor vigilancia de una zona que ha vivido de manera incontrolable en el tráfico de productos y de ganado. Arraigo y permanencia En general al facilitar distancias y permitir la movilización, la Ruta 1856 incide directamente en el desarrollo económico social y el rescate de la soberanía nacional.

TELECOMUNICACIONES INTERNET DE CALIDAD MUNDIAL, 2010



Parque Agroindustrial

Se vislumbra como opción para el desarrollo de zonas rurales, aportando beneficios como:

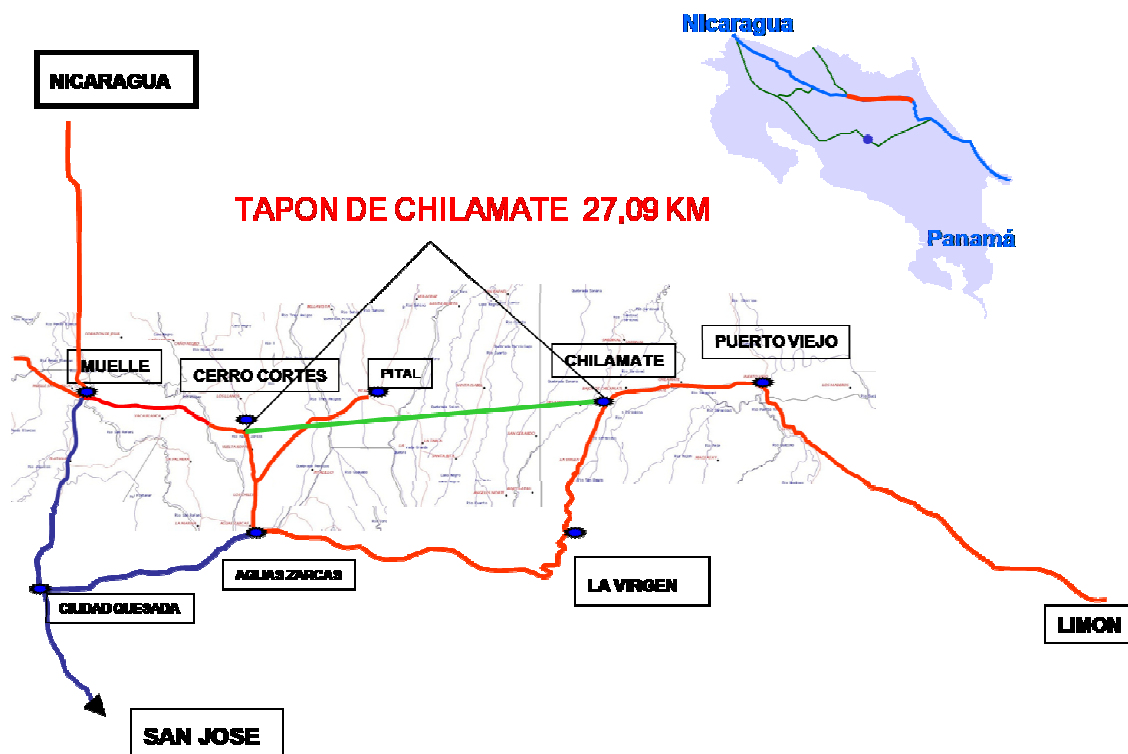
- Desarrollo de territorios rurales.
- Conferir VA a la producción privada.
- Aumentar la competitividad exportadora.
- Atracción de inversión en zonas rurales.

- Dinamizar las economías regionales.
- Generación de oportunidades de empleo de calidad.
- Encadenamientos productivos.
- Impulso a la investigación enfocada en la producción.

Carretera en construcción: Altamira-Bajos Chilamate

Infraestructura Vial

Tapón de Chilamate (\$ 60 millones)



Adendum
Julio – 2015

El porqué de este adendum:

Empresas privadas presentaron estudio técnico insistiendo en la necesidad de mayor seguridad de la vía.

Dirección de Seguridad Vial – MOPT realizó estudios adicionales

Mayor seguridad vehicular y peatonal y contar con las condiciones de carretera de orden internacional con una velocidad promedio de 90Km por hora

Adendum – Jul-2015,
Obras incluidas:

- Construcción de 5 intercepciones a desnivel (Puentes en alto)
- Retornos a nivel
- 4 pasos transversales a desnivel. (Puentes en cuadro)
- 12 accesos a carretera desde vías secundarias

Trabajos internos en la hacienda la Josefina

Justificación:

“por el crecimiento que ha experimentado la zona de influencia por al nuevo proyecto vial, posterior a su diseño inicial y su futura puesta en marcha”. Impactando fuertemente acciones como la apertura del PF Las Tablillas.

Son causas impredecibles, que se dieron producto principalmente de una auditoría vial que surge con posterioridad con respecto al refrendo del contrato original

**Adendum – Jul-2015,
Elementos:**

- 10.687 millones de colones: 42.2% = \$20 millones
Costo total: 36.766.296.980,29: \$68.7 Mills
- Plazo de ejecución 225 días, Total 955 días (750+225)
Días compensados primer contrato 396
- Recursos en presupuesto MOPT, 2015 y 2016
2015: 6.000 mills y 2016: 5.000 mills de colones
- Adelanto al contratista 2.100 millones de colones

Justificación adelanto:

Para que el “contratista cuente con una mayor capacidad de construcción y amplíe sus brigadas de equipo y mano de obra, de forma tal que con ello se agilice las actividades constructivas”, “que el contratista pueda comprar materiales que deben ser importados y de ser posible aumente su capacidad de ejecución de obras para solventar y mitigar el efecto negativo que ha tenido la imposibilidad de invertir y construir las obras que estaban previstas para el primer semestre del presente año”

**Adendum, Julio – 2015
EXCLUYE:**

Tramo KM 21+700 a 23+500

OBRAS:

- Trayecto vial de la entrada a Pital, 1.9 Km
- Puente cajón cerca del río Los Pericos
- Puente sobre el río Tres Amigos
- Paso superior frente a la Lydia (Km 21+900)

Refrendo interno: MOPT

**Avances en la infraestructura estratégica y su impacto en la competitividad
28 de Agosto, 2015**

Corredor Logístico Nor-Caribe – Centroamérica

Introducción

La Agencia para el Desarrollo de la R.H.N, es una organización que desde el 2001 trabaja con el fin de fortalecer la competitividad de la' Zona a través de acciones orientadas en mejorar el clima de inversión. Se trabaja con una red de colaboradores donde interactúan las instituciones públicas, el sector empresarial privado, la academia y las municipalidades, logrando inversión que permite a esta Región avanzar en sus condiciones de infraestructura estratégica.

Carretera en Construcción Altamira - Bajos de Chilamate

Con un 80% de avance en su construcción, en Julio 2015 esta carretera recibió un adendum por \$20 millones para obras nuevas, lo que permitirá mayor seguridad vehicular y peatonal y contar con las condiciones de carretera de orden internacional con una velocidad de diseño promedio de 90 Km por hora.

Obras incluidas

5 intercepciones a desnivel o puentes en alto 4 pasos transversales a desnivel o puentes de cajón 12 accesos a carretera desde vías secundarias Retornos a nivel.

Puesto Fronterizo Las Tablillas:

Luego de casi una década de gestiones; con claros resultados iniciados con la construcción de la carretera Los Chiles-Las Tablillas pasando por una serie de decretos y Leyes como la Ley 8803 (08 Abril 2010) que desafecta 13 hectáreas de terreno limítrofe con Nicaragua sobre dicha carretera, hasta contar con las condiciones legales y operativas, la apertura de este Puesto Fronterizo se dio en Mayo -2015.

Desde el punto de vista de la dinámica productiva, la apertura de este Puesto Fronterizo tiene un fuerte impacto a nivel local, nacional e internacional ya que permite agilizar el tránsito de mercancías y personas desde nuestro país hacia los países del norte y viceversa, acortando distancias y reactivando el territorio.

Corredor Nor - Caribe:

Con una longitud de más de 350 Km este Corredor se define como la red vial que va desde Peñas Blancas pasando por Úpala y Guatuso hasta Muelle, la ruta que va desde Las Tablillas Los Chiles pasando por, Pavón, Boca de Arrenal hasta Muelle y de Muelle de San Carlos por Vuelta de Kopper-Bajos de Chilamate, Puerto Viejo de Sarapiquí saliendo hacia Moin por Guápiles. Declarado de orden internacional en el año 2006. En este Corredor se ha trabajado fuertemente por más de una década en recarpeteos, señalización vertical y horizontal a lo largo de toda la vía, la construcción de los 7Km de Los Chiles a Tablillas, la obtención de los recursos para la vía Birmania - La Cruz, rehabilitación de la falla del Burío y muy especialmente en la construcción del trayecto Altamira-Bajos de Chilamate.

Aeropuerto Internacional:

Luego de aproximadamente cinco años de gestiones y de realizar estudios en ocho terrenos de la Zona Norte y con una visión a 20 o 40 años, finalmente este año Aviación Civil definió Altamira como punto para el emplazamiento para el futuro aeropuerto de la Zona Norte.

El área cuenta con carretera por el Sur y con propuesta de nueva vía por el Norte, específicamente por Altamira, afecta entre 500 a 700 Has en ruta de Este a Oeste, con 9 a 10 Km libres de limitaciones como antenas, construcciones, cerros naturales, y con excelentes aproximaciones y navegación aérea.

En diciembre 2013 la CETAC aprobó 250 millones de colones que están siendo administrados por COCESNA en la contratación privada del "Plan Maestro", con un compromiso de entrega de dicho Plan en Abril-2016.

Telecomunicaciones:

En el 2010 se logro (a través de coordinaciones con el ICE) internet de redundancia para nuestra zona; "Proyecto Frontera a Frontera" siendo la única región rural de Costa Rica con esta condición.

Ferrocarril al Atlántico:

Dentro de los proyectos que ha venido identificando y promoviendo esta Agencia está el contar con una línea férrea hacia el Caribe.

Estudios muy preliminares elaborados por INCOFER desde el 2012 indican que debido a los volúmenes de exportación de la zona norte vía Moín, no solo se justifica el jalar la línea férrea desde Lesbille - Guápiles hacia Muelle - San Carlos, sino que se ubica como prioritario comparándolo con proyectos similares en otros puntos del país.

Son cerca de 65 Km de línea férrea que resultan de fuerte impacto en la competitividad regional y que unido a la posibilidad del establecimiento de un **Centro de Distribución en Muelle** transformaría la forma de tránsito de nuestras exportaciones descongestionando el Valle Central, que actualmente es el único gran centro de distribución y acopio del país.

El nuevo presidente ejecutivo de INCOFER don Guillermo Santana propuso que se podría construir en etapas, una primera que comprende la restauración de la línea existente, la segunda que es la línea nueva desde Guápiles al Km O (Carretera Tapón de Chilamate) y como tercera etapa la construcción desde Bajos de Chilamate a Muelle.

Complejo Empresarial:

El propósito es impulsar un parque empresarial que estimule la dinámico; productiva y el desarrollo del sector servicios en torno a las industrias. Estimular la inversión pública y privada para el desarrollo empresarial en la zona. El primer paso es el Centro de Valor Agregado.

Ruta 1856:

Su impacto radica no solo por los 160 Km que recorren la zona norte, sino y aquí más importante son los más de 300 Km de accesos que impactan este territorio. Avanzar en su construcción es claro compromiso de esta administración.

Puerto Seco:

Concluyendo este engranaje de impactos en el Clima de Inversión con un Puerto Seco concebido como un área donde se realice la tramitología necesaria para que las mercancías salgan al exterior lo que agilizaría las exportaciones vía Puerto Moín.

Ficha Técnica

Estudio de Factibilidad Legal, Técnico, Económico-Social, Ambiental y Diseño Final para el Mejoramiento de las Rutas Nacionales Nos. 4 y 35

Dirección de Planificación Sectorial

26/02/2014

Nombre del proyecto:

Estudio de Factibilidad Legal, Técnico, Económico-Social, Ambiental y Diseño Final para el Mejoramiento de la Rutas Nacionales Nos. 4 y 35.

Antecedentes:

Las Rutas Nacionales Nos. 4 y 35 están contempladas dentro de programa de Desarrollo de la Red Vial Estratégica en el Plan Nacional de Transportes (PNT) como parte de los siguientes corredores básicos:

- **Corredor Norte—Caribe.** La Cruz por ruta 4, incluyendo el tramo Vuelta Kooper— Bajos de Chilamate, hasta Santa Clara; ruta 32; y ruta 36 hasta Sixaola
- **Eje Interior Norte.** Empieza en Las Tablillas y sigue la ruta 35 actual hasta Florencia continuando por la nueva carretera a San Carlos, también ruta 35 hasta la uta 1. El tramo hasta San José se ha incluido en el Corredor Interoceánico Central.

Así mismo, en dicho Plan se traza como objetivo final, tener antes del 2018 incluidas dentro la Red de Alta Capacidad, la Ruta Nacional No. 4, sección: Ruta Nacional No. 32 (La Y Griega)-El Muelle (Intersección con Ruta Nacional No. 35) y la Ruta Nacional No. 35, sección: Florencia-El Muelle (Intersección con Ruta Nacional No. 4) y como parte de la Red de Mediana Capacidad, la Ruta Nacional No. 35, sección: El Muelle-Las Tablillas. Y esta última sección como parte de la Red de carreteras de Alta Capacidad antes del 2035.

Por otra parte, el Corredor: Santa Clara-Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper-Los Chiles-Las Tablillas, con una longitud total de 178 km, a solicitud del Gobierno de Costa Rica, se incluyó a la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), por acuerdo firmado el 02 de febrero de 2004, según consta en el Adendum No. 1-2003 al Memorándum de Entendimiento sobre la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas correspondiente a la Iniciativa de Integración Económica del plan Puebla Panamá.

Objetivo General:

Realizar el Estudio de Factibilidad legal, técnica, económica-social y ambiental y Diseño Final para la Construcción del Mejoramiento de la Ruta Nacional No. 4 La Y Griega (Ruta 32)-Bajos de Chilamate y Ruta Nacional No. 35 Florencia-Las Tablillas, en dos fases con el objetivo de:

- Cumplir con los horizontes propuestos en el Plan Nacional de Transportes, en cuanto a la incorporación de estos dos tramos de carreteras en la Red de Alta y Mediana Capacidad y a su vez cumplir con las especificaciones mínimas exigidas para las carreteras de la RICAM.
- Promover el desarrollo socioeconómico del país, al reducir los costos del transporte para los movimientos de personas y productos, facilitando el intercambio comercial de servicios y mercancías.
- Promover la culminación de dos rutas estratégicas para mejorar la conectividad entre la Zona Norte y el Caribe y mejorar el servicio en el transporte de mercancías entre Costa Rica y el resto de Centroamérica a través de la Ruta Nacional No. 35 al ofrecer un puesto fronterizo alternativo al de Peñas Blancas.
La primera fase consistirá en dotar los tramos en estudio, de dos carriles de 3,60 metros, espaldones de 1,80 m, con bahía para autobuses. Y una segunda fase que correspondería al desdoblamiento de las calzadas para dotar ambos tramos de 4 carriles de 3,60 m con bahía para autobuses e intersecciones a desnivel.

Objetivos Específicos:

- Realizar a nivel de anteproyecto, 4 variantes del actual trazado para evitar el paso por centros de población. Los trazados de estas variantes, deben ser propuestas por el consultor, mismas que se identifican a continuación:
 - Variante 1: En Ruta Nacional No. 4. Evitar el paso por los poblados de Puerto Viejo, La Guaría, Cristo Rey, B°La Esperanza, Chilamate y El Roble.
 - Variante 2: Ruta Nacional No. 35. Iniciando en el entronque del tramo La Abundancia- Florencia con la Ruta Nacional No. 141 para evitar el paso de vehículos pesados por B°Caimitos y Quebrada Azul y Platanar.
 - Variante 3: Ruta Nacional No. 35. Evitar el paso por el poblado de El Muelle de San Carlos.
 - Variante 4: Ruta Nacional No. 35. Evitar el paso por el poblado de Boca Arenal.

- Realizar el Estudio Funcional, que permita determinar el año óptimo, en el cual deban realizarse las inversiones para la ampliación a 4 carriles y construir las mejoras en las intersecciones (pasos a desnivel) que garanticen un todo momento un nivel de servicio C, para cada una de las siguientes alternativas:
 - Alternativa A: Mejoramiento siguiendo el trazado actual sin variantes. Escenario base.
 - Alternativa B: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variante 1.
 - Alternativa C: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variante 2.
 - Alternativa D: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variante 3.
 - Alternativa E: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variante 4.
 - Alternativa F: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 1 y 2.
 - Alternativa G: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 1 y 3.
 - Alternativa H: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 1 y 4.
 - Alternativa I: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 2 y 3.
 - Alternativa J: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 2 y 4.
 - Alternativa K: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 3 y 4.
 - Alternativa L: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 1,2 y 3.
 - Alternativa M: Mejoramiento siguiendo el trazado actual con variantes 1, 2, 3 y 4.

- Elaborar los estudios de Factibilidad Legal, Técnico, Económico-Social y Ambiental que permitan determinar los niveles de rentabilidad, tanto de la alternativa A (Trazado Actual sin variantes) como de las alternativas considerando la construcción de variantes, para un período de análisis de 20 años.

- Realizar el Estudio de Vulnerabilidad, determinando los sitios más críticos y posibles peligros naturales que puedan incidir y/o afectar en cualquier momento durante el ciclo de vida de cada una de las alternativas propuestas por el consultor incluyendo las estimaciones de los costos. Para lo cual se debe tomar muy en cuenta las afectaciones por el cambio climático.

- El diseño Final de Ingeniería, se realizará con base a la alternativa que resulte más rentable del estudio de factibilidad legal, técnico, económico-social y ambiental, a fin de obtener documentos de ingeniería final, planos constructivos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo, costos de las obras, términos de referencia para promover su construcción y para la contratación de su supervisión.
- Elaborar los estudios social-ambientales correspondientes, para cada una de las alternativas propuestas por el consultor. Asimismo, preparar, elaborar y tramitar los requerimientos para la presentación del Formulario de Evaluación Ambiental D-I para presentación ante la Secretaria Técnica Nacional Ambiental (SETENA) así como, elaborar y tramitar, instrumento de la alternativa seleccionada (Plan de Gestión Ambiental (PGA) o el Estudio de Impacto Ambiental (EslA), según corresponda) y toda documentación requerida por dicha autoridad ambiental, para la obtención de la Viabilidad Ambiental.

Descripción del proyecto:

El aumento del tráfico a muy corto plazo, con una significativa cantidad de vehículos pesados en estas dos rutas nacionales, dado lo cercano de la puesta en operación del tramo Bajos de Chilamate-Vuelta de Kooper de la Ruta Nacional No. 4 y de la pronta apertura del paso fronterizo en Tablillas de la Ruta Nacional No. 35, requiere de igual forma una pronta intervención para el mejoramiento de dos tramos que hoy en día no cumplen con las especificaciones mínimas de operatividad y seguridad para una carretera de alta capacidad, ni con las especificaciones mínimas exigidas para las carreteras de la RICAM.

Por lo anterior, se propone realizar el mejoramiento de las Rutas Nacionales No. 4 y 35, tramos:

- Tramo 1: Ruta Nacional No. 4. Intersección de las Rutas Nacionales No. 32 y 4 (La Y Griega)- Bajos de Chilamate, Secciones de Control: 70110,40521, 40522 y 40460, con una longitud, actual de 41,6 km.
- Tramo 2: Ruta Nacional No. 35. Florencia (Intersección de las Ruta Nacional No. 141 y 35) - Las Tablillas (Límite con Nicaragua), Secciones de Control: 20640, 20650, 21060, 21071, 21072, 21081, 21082, 21083 y 21860, con una longitud actual de 92,6 km.

Tramo 1: Ruta Nacional No. 4. La Y Griega (R 32)-Bajos de Chilamate.

En el sub-tramo 1A entre la Ruta Nacional No. 32 (0+000) y el Puente sobre el Río Sarapiquí (30+775), se plantea la ampliación de dos a cuatro carriles, en dos etapas, en una primera realizar las ampliaciones para dotar este tramo de dos carriles de 3,60 metros, con espaldones de 1,80 metros, con bahía para autobuses y la construcción de una ciclovía. Una segunda etapa que correspondería a la construcción de la ampliación a 4 vías, con bahías para autobuses, pasos peatonales y ciclovía. Probablemente se requiera realizar muy pocas expropiaciones, pues se cuenta con un derecho de vía de 50 metros en un terreno plano a ondulado, como puede apreciarse en las siguientes fotografías.



Estación 3+000



Estación 7+750

En el sub-tramo IB entre el Río Sarapiquí (30+775) y Bajos de Chilamate (41+835), se plantea la ampliación de la carretera de dos a cuatro carriles a lo largo de los 11 km, que al igual que en el tramo anterior, se proyecta construir en dos etapas, una primera con la construcción de ampliaciones para dar cabida a dos carriles de 3,60 metros, con espaldones de 1,80 metros, con bahía para autobuses y la construcción de una ciclovía. Escenario que demandará la adquisición de terrenos vía expropiación, dado lo limitado del actual derecho de vía, con el agravante de que gran parte de esos 11 km atraviesan varios centros de población que se han ido desarrollando al lado de la carretera sin ninguna regulación:



Estación 31+200 Cruce a Sarapiquí



Estación 37+900 Selva Verde

Dadas las limitaciones en el derecho de vía y lo que significa expropiar terrenos con un alto porcentaje de cobertura gris, se propone analizar como opción, la construcción de una variante que evite el paso de un alto tráfico con un significativo volumen de vehículos pesados por centros urbanos, tales como Puerto Viejo, La Guaría, Cristo Rey, B° La Esperanza, Chilamate y El Roble. Esta variante al igual que el mejoramiento de los tramos existentes, deberá proyectarse a 4 vías, con bahías para autobuses y con el derecho de vía requerido (mínimo 50 m) para el control de los desarrollos urbanísticos y comerciales en los linderos de la carretera. Y cuya construcción deberá planearse por etapas, la primera a 2 vías, con bahía para autobuses y ciclovía.

La construcción de la segunda etapa, de esta subtramo al igual que todo el corredor, estará sujeta al estudio de demanda y al estudio funcional, que determinará el momento o año óptimo para la implementación de las ampliaciones y modificaciones en las intersecciones, de tal manera que se garantice un nivel de servicio C en todo el periodo de análisis de 20 años.

El estado del pavimento del Tramo 1, se puede caracterizar de acuerdo al Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional pavimentada de Costa Rica Años 2012 -2013, realizado por el Lanamme UCR:

- La Sección de Control 70110 (La Y Griega- Río Chirripó, Lte. Provincial) presenta una condición estructural buena pero un deterioro funcional severo, por lo que requiere una intervención de mantenimiento de recuperación del IRI.

- Las Secciones de Control 40521, 40522 y 40460 (Río Chirripó-Bajos de Chilamate), se encuentran con una condición estructural buena y una regularidad superficial regular, que solo amerita mantenimiento de preservación, con excepción de la sección 40460 que requiere una intervención para la corrección del coeficiente de resbalamiento.

- Se debe considerar en este tramo, la ampliación de seis puentes, sobre los ríos Chirripó, Brazo del Río Sucio, San José, Isla Grande, Tigre y Sarapiquí. Todas estas estructuras deben contar con cuatro carriles y aceras de 1,20 m como mínimo. Todos ellos deben ser reforzados, según las especificaciones de la RECAM para carga HS 20-44+25%.



0+440 Puente sobre Río Chirripó



1+190 Puente sobre Brazo del Sucio



25+615 Puente sobre Quebrada Tigre



30+775 Puente sobre el Río Sarapiquí

Localización geográfica Tramo 1:

- Región: Atlántica y Norte.
- Provincias: Limón y Heredia
- Cantones: Pococí y Sarapiquí.
- Distritos: Guápiles, Puerto Viejo, Las Horquetas y La Virgen.



Figura 1: Ubicación del Proyecto Tramo 1 La Y Griega (R32)-Puerto Viejo-Bajos de Chilamate.

Tramo 2: Ruta Nacional No. 35. Florencia-El Muelle-Las Tablillas.

En el subtramo 2A comprendido actualmente entre la Intersección con la Ruta Nacional No. 141 y la Intersección con la Ruta Nacional No. 4 en el Muelle, con una longitud de 12,5 km, debe ser ampliado a 4 carriles de 3,60 m de ancho, dos por sentido, con espaldones de 1,80 m, con bahía para autobuses y la posibilidad de una ciclovía. Cuya construcción se deberá realizar por etapas de conformidad con los resultados del estudio funcional, que asegure un nivel de servicio C a lo largo del período de análisis de 20 años. La primera de ellas a dos carriles, con bahía para autobuses.

Dada las limitaciones que tiene el derecho de vía actual, en una zona con un desarrollo urbano y comercial importante, se requiere valorar una variante, iniciando en el entronque del tramo La Abundancia-Florencia con la Ruta Nacional No. 141 para evitar el paso de vehículos pesados por B° Caiimitos y Quebrada Azul y Platanar.

La siguiente fotografía ilustra el sitio de entronque del tramo La Abundancia-Florencia con la Ruta Nacional No. 141 (inicio de la posible variante):



Estación 0+000 Entronque de La Abundancia-Florencia con Ruta Nacional No. 141

En las siguientes fotografías se observa lo limitado del derecho de vía actual con mucha construcción en sus márgenes:



Estación 0+300



Estación 0+990



Estación 5+000



Estación 6+000

En el actual trazado también debe considerarse la ampliación de 3 (tres) puentes, a 4 carriles y en una primera etapa a 2 carriles o lo que indique el correspondiente Estudio Funcional, que garantice un nivel de servicio C durante el período de análisis de 20 años. Estos puentes están sobre los siguientes cauces: Quebrada Máquina (4+390), Quebrada Serena (4+870) y Río Platanar (5+780). Es probable que estos puentes existentes deban ser reforzados para cargas HS 20-44+25%, de conformidad con las especificaciones y exigencias de la RECAM.

En el subtramo 2B, comprendido entre la actual Intersección con la Ruta Nacional No. 4 y las Tablillas (Puesto Fronterizo con Nicaragua), con una longitud actualmente de 80,1 km, se plantea la ampliación de dos a cuatros carriles, en dos etapas, en una primera realizar las ampliaciones para dotar este tramo de dos carriles de 3,60 metros, con espaldones de 1,80 metros, con bahía para autobuses y la construcción de una ciclovía. Una segunda etapa que correspondería a la construcción de la ampliación a 4 vías, con bahías para autobuses, pasos peatonales y ciclovía. El momento o año en el cual deberá hacerse la ampliación a cuatro vías y las modificaciones de las intersecciones, lo definirá el resultado del correspondiente y ya mencionado Estudio Funcional.

Este subtramo requiere de cambios significativos en el alineamiento, tanto horizontal como vertical, como el cambio en el alineamiento en el sector del puente sobre el Río San Rafael, el cual está inmediatamente después de un giro de 90 grados, como se puede observar en la siguiente fotografía:



Puente sobre el Río San Rafael 14+340

El trazado actual desde Buenos Aires (28+630) hasta Parque (75+000) requiere de una mejora de las curvas verticales, pues como se puede observar en las siguientes fotografías, a lo largo de los más de 40 km es frecuente la presencia de estos columpios con una escasa visibilidad, que atentan contra la seguridad de los miles de usuarios que a diario circulan por esta importante ruta.



Columpios en Ruta Nacional 35

Para evitar el paso de los cientos de vehículos pesados que a diario transitarán desde y hacia la frontera con Nicaragua por el centro del Muelle y por Boca Arenal, dos poblaciones que se han ido expandiendo sin control al lado de la carretera, se requiere valorar la propuesta de realizar dos variantes, las cuales al igual que las otras que se formulan como parte de este proyecto, deben diseñarse a cuatro carriles, con bahías para autobuses y ciclovia, a ejecutar por etapas, la primera que consiste en dotar la carretera actual de dos carriles de 3,60 metros de ancho, con espaldones pavimentados de 1,80 metros, con bahía para autobuses y con una ciclovia.



El Muelle 14+300



Boca Arenal 22+580

El estado del pavimento del Tramo 2, se puede caracterizar de acuerdo al Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional pavimentada de Costa Rica Años 2012 -2013, realizado por el Lanamme UCR:

- Las Secciones de Control 20640, 20650, 21060, 21071, 21072 y 21081 (Florencia-Pavón) presenta una condición estructural buena, con deflexiones bajas, con una condición superficial regular con IRI menor o igual a 3 m/km, que solo amerita mantenimiento de preservación.
- Las Secciones de Control 21082 y 21083 (Pavón-Los Chiles), se encuentran con una carpeta asfáltica muy reciente condición estructural buena y uní- regularidad superficial buena, que solo amerita de mantenimiento de preservación.
- La Sección de Control 21860 (Los Chiles-Las Tablillas), tiene una condición estructural buena, pero su condición superficial amerita una recapa asfáltica, pues su

superficie de ruedo constituida por un tratamiento superficial que muestra un deterioro importante (desprendimiento de agregado y descascaramientos).

Localización geográfica

Tramo 2:

- Región: Norte.
- Provincias: Majuela
- Cantones: San Carlos y Los Chiles.
- Distritos: Florencia, Cutris, Pocosol, Los Chiles, El Amparo y San Jorge,

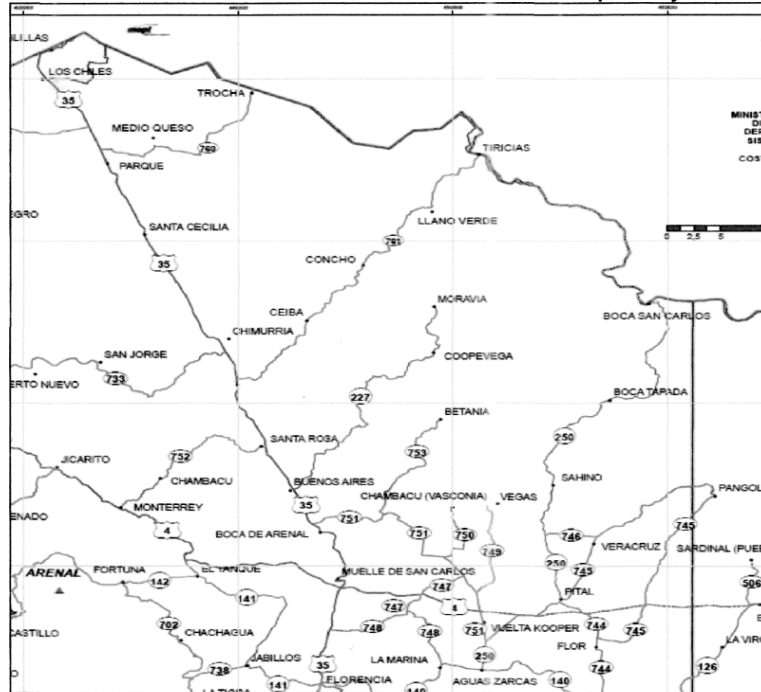


Figura 2: Ubicación del Proyecto Tramo 2 Florencia-El Muelle-Las Tablillas.

Sector:

Infraestructura y Transporte

Institución ejecutora:

Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Unidad que elaboró el documento del proyecto:

Elaborado por Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Beneficiarios del proyecto:

La población en general, al mejorarse la conectividad entre la zona Norte y la del Caribe y entre Costa Rica y el resto de Centroamérica, principalmente aquellos sectores productores, a quienes los costos de transportes les significarán un ahorro significativo al disminuir los tiempos de viaje y gastos operativos.

Posibles fuentes de financiamiento:

Corporación Andina de Fomento (CAF).

Cronograma del proyecto:

Etapas del proyecto	Fecha de Inicio	Fecha de conclusión
Estudio de factibilidad	Junio 2014	Febrero 2015
Diseño	Octubre 2014	Febrero 2015
Financiamiento	Marzo 2015	Mayo 2015
Licitación/ Adjudicación	Junio 2015	Diciembre 2015
Ejecución I Fase	Febrero 2016	Diciembre 2018
Ejecución II Fase	Febrero 2028	Diciembre 2031
Operación / Mantenimiento	Enero 2018	Diciembre 2038

El Síndico Adolfo Vargas indica que hace un tiempo se había dicho que San Carlos tenía la carretera que se iba a hacer más lento y la que se iba a hacer más rápido, por lo que le gustaría saber si la carretera rompió record de ejecución. Además consulta si las ampliaciones que se están indicando son las ampliaciones que en algún momento se dijo que eran necesarios adjuntarle a la vía o si son unos nuevos. Por otra parte se planteo toda una serie de rutas que se dan para descongestionar especialmente en relación a la 1856 Altamira-Vuelta de Kopper - Boca de Arrenal, pero qué pasa con la posibilidad de descongestionar partes de rutas de Ciudad Quesada como rutas alternas especialmente porque Florencia tiene unos pasos fatales que a cada momento ocurren accidentes y se tiene a Aguas Zarcas en la misma situación. En Ciudad Quesada se tienen rutas alternas el problema es que están en lastre, por lo que consulta si se han estudiado esas rutas y las mejoras que implicaría abrirlas para descongestionar Ciudad Quesada.-

La Regidora Leticia Estrada manifiesta que le gustaría saber si con el adendum a finales del 2016 el Tapón de Chilamate quedaría concluido o para cuando se abriría ya el paso por esta ruta tan importante para descongestionar la ruta actual hacia Puerto Viejo.

El Síndico propietario de Florencia Edgar Rodríguez consulta si se tiene interacción con las Municipalidades de Pococí y de Sarapiquí sobre todo con los proyectos sobre todo la del Tren, para que pueda ser un tema en común con estos cantones. Por otra parte consulta si la Zona Económica Especial tiene alguna relación con el tema de la basura ya que es un tema bomba a futuro. Por último en el tema de telecomunicaciones se menciona al ICE, pero en esta línea de conversación Coopelesca también es actor, ya que también hace todo un trabajo en el campo de telecomunicaciones por lo que puede ser junto con el ICE un actor importante en este campo.

El Regidor Carlos Corella señala que le interesa saber cuál es el monto que el CONAVI estima que va a costar la obra, además le interesa saber sobre el tema de los peajes cual sería la ubicación de estos y en cuanto a los accesos que se va a tener a la nueva carretera desde diferentes puntos y las regulaciones que ya estén estipulados.

La Regidora Ligia Rodríguez menciona que a un lado de la carretera sacaron una cerca donde van los postes de Coopelesca, eso estaba adentro y volvieron a sacar la cerca, le gustaría saber qué pasó con eso. Y por otra parte consulta cuales son los trabajos internos que se deben hacer en la Josefina.

El Presidente Municipal señala que en cuanto al Parque Industrial, él no quiere irse sin que queden las bases de ese parque bien establecidas, podría generar de dos mil a dos mil quinientos fuentes de empleo para la zona bien remunerado, buscando el terreno para ubicarlo y no quedarse cruzado de brazos esperando que alguien done el terreno. Por otra parte indica que le gustaría conocer la fecha de

entrega de la carretera de Chilamate o por lo menos un estimado tomando en cuenta el tiempo de avance. Además consulta sobre la entrega del tramo entre Vuelta de Kooper y Las Pericas en Muelle, el cual es un tramo que ahorraría mucho tiempo a quien lo transita.

La señora Carmen Rodríguez, representante de la Agencia para el Desarrollo de la Zona Norte (ZEE), indica que se está trabajando para que la carretera esté abierta para finales del 2016. En cuanto a la entrega de tramos aun no se tiene claridad por los trabajos que deben realizarse pero si se ha conversado. En lo que se refiere a record de ejecución para el MOPT esta carretera se ha hecho muy rápido en comparación con otras carreteras. En cuanto a lo que es el descongestionamiento de Florencia, Aguas Zarcas y Ciudad Quesada no es algo que Zona Económica Especial no es un trabajo que se haya tomado como propio, si se ha trabajado en la conexión entre Tablillas a Muelle y Florencia centro y se encuentra con la nueva carretera a San José. En lo referente a la relación con otras municipalidades Pococí, Guápiles, Sarapiquí y Grecia si se tiene comunicación, se va a tener una reunión con ADEPO que es una agencia de desarrollo de Guápiles, y se están haciendo gestiones con ellos principalmente para lo que es el tema del ferrocarril. Con la consulta sobre los peajes indica que esta carretera no va a tener peaje va a ser una carretera abierta y el monto de inversión ronda los setenta millones de dólares. En lo que respecta a intersecciones y accesos es lo que ha presentado mayor dificultad, y esta es la razón del adendum de las intersecciones ya que esos veintitrés puntos se va a tener un acceso con todos los requerimientos de una entrada nacional, hay una serie de vías, puentes en alto, puentes de cajón que son todas esas obras que vienen en el adendum. Si se está intentando satisfacer todas las necesidades de las poblaciones que pasan por ahí. Lo que respecta a los trabajos internos de la Josefina hay algunas vías y negociaciones que se tuvieron que hacer, se tuvo que hacer un acuerdo voluntades firmado en ese momento por la presidenta Chinchilla, si hay trabajos que se deben hacer dentro de la Josefinas y estos tuvieron que ser aprobados por la Contraloría ya que no se pueden invertir recursos públicos en propiedades privadas por lo que se tuvo que hacerse toda una tramitología por lo delicado del asunto. Por otra parte en cuanto a la cerca a la que se hace mención todo en cuanto a terrenos está bien definido y en su momento cuando se defina exactamente como van esas obras la cerca debe ir donde corresponde.

El señor Alfredo Aguilar manifiesta que el tema de la basura el Agencia para el Desarrollo se ha enfocado en el tema productivo de bienes y servicios, se acaba de concluir un estudio donde se analiza a nivel mundial como se han tratado, oportunidades económicas y el impacto ambiental tienen los desechos que se generan en la Región Huetar Norte, todos se estudiaron, cual es el que tiene más impacto y cuáles son las alternativas, la conclusión más importante y el proceso que más impacta es el de la piña, la forma más viable económica y de largo plazo y la idea es utilizarlo como alimento animal, también para generar energía que eso implica otro costo y otro nivel de inversión, los demás desechos ya son aprovechados, en cuanto a los desechos de los hogares eso no es un tema que la municipalidad ha tratado con Coopelesca. Por otro lado cuando se hace referencia de la inversión del ICE en el internet se hace referencia a la gran autopista de fibra óptica que tiene anillado el país que fue desarrollado en un proyecto llamado "De Frontera a Frontera", lo que ahí está es para que los operadores hagan uso de ella y los operadores son de Coopelesca y del mismo ICE con RACSA, ese es un lujo que se da el país que da una alta competitividad que se está aprovechando. En el tema de Parque Empresarial es un telele que se tiene hace mucho tiempo ya que es algo que traería oportunidades de concentrar servicios y de atraer y promover nuestro sector productivo. Años atrás que se la había dicho a Coopelesca cuando iban a abrir la subestación en Muelle se le propuso que compraran un terreno pero no se logro, por lo que se tuvo que adquirir un terreno de dos hectáreas, se ha insistido en el

sector cooperativo también en el sentido que sea un parque de empresas diferentes y se aproveche los contactos que tiene el ambiente cooperativo pero tampoco se ha logrado incidir, no hay empresas desarrolladoras de parques en la zona, no hay empresas interesadas por lo que se está tratando de motivar al gobierno de que las inversiones públicas de instituciones públicas la hagan en un parque, coordinando con las municipalidades para esas inversiones pero no se ha logrado dar el siguiente paso.

El Presidente Municipal agradece a la Agencia para el Desarrollo por la información tan importante que siempre presentan ante el Concejo Municipal, temas de gran importancia para el desarrollo del cantón sancarleño, y a cada uno de los involucrados en el trabajo que se lleva a cada día a día en conjunto la esta agencia.

AL SER LAS 19:35 HORAS, EL SEÑOR PRESIDENTE MUNICIPAL, DA POR CONCLUIDA LA SESIÓN.--

**Gerardo Salas Lizano
PRESIDENTE MUNICIPAL**

**Alejandra Bustamante Segura
SECRETARIA DEL CONCEJO MUNICIPAL**

