

**PROGRAMA DE OBRAS IMPOSTERGABLES (OBIS)**

PROPUESTA PARA ATENDER LAS NECESIDADES DE INFRAESTRUCTURA EN EL

CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-SAN RAMÓN Y SU ZONA DE INFLUENCIA

# INTRODUCCIÓN

En virtud de las disposiciones establecidas en la Ley N. ° 9292 que crea al Fideicomiso Corredor Vial San José – San Ramón y sus Radiales (en adelante: Fideicomiso Ruta Uno), el Contrato de Fideicomiso y el interés público que reviste la ampliación del referido corredor vial, los Fideicomitentes (Mopt/Conavi) aprobaron el Programa de Obras Impostergables (en adelante: OBIS), que contempla los estudios, diseños y construcción de una serie de obras que impactan en forma significativa la funcionalidad del Corredor Vial San José – San Ramón, cuya escogencia se sustenta en los siguientes ejes fundamentales:

1. Las obras deben propiciar una mejora significativa en las condiciones funcionales, operacionales y de seguridad vial que actualmente se tienen en el corredor vial San José - San Ramón y sus áreas de influencia, en adelante denominadas OBIS, y deben ser permanentes de forma que puedan ser aprovechadas en beneficio del proyecto integral que se llegue a constituir por medio del Fideicomiso.
2. El fondeo de las OBIS estará a cargo de los Fideicomitentes a través del aporte de recursos técnicos y financieros al patrimonio del Fideicomiso.
3. La contratación de los diseños, construcción y supervisión correrá por cuenta del Fideicomiso, así como la gestión de los procesos necesarios para su desarrollo, como expropiaciones, reasentamientos humanos, obtención de viabilidad ambiental, coordinación con empresas de servicios públicos, entre otros; cuyo financiamiento se hará con cargo a los recursos financieros que aporten los Fideicomitentes.

## Objetivos Específicos de las Obras Impostergables

* Intervenir el corredor vial y vialidad aledaña en puntos específicos que permita generar mayor fluidez en el tránsito, mejorar la funcionalidad y, en consecuencia, disminuir los tiempos de viaje de los usuarios a la vez que se mejora la seguridad vial y peatonal. Las intervenciones deberán tener como prioridad optimizar las condiciones funcionales y de seguridad para el transporte público masivo.
* Incidir positivamente en la calidad de vida de los usuarios del corredor vial, y de las comunidades aledañas, a través del mejoramiento de la movilidad urbana que, además de reducir los tiempos de viaje, repercute en una disminución de la huella ambiental por un mejor uso de los combustibles y por mitigarse la generación de gases contaminantes y de efecto invernadero,
* Generar nueva infraestructura, tanto en el corredor vial como en la vialidad aledaña, que permita una adecuada definición del Plan de Manejo de Desvíos de Tránsito que deberá implementarse durante la etapa constructiva del proyecto del Fideicomiso, a efecto de mitigar la afectación que la construcción de las obras generará en los usuarios.
* Identificar aquellos cuellos de botella críticos, tales como los puentes existentes a lo largo del corredor vial y definir las obras de mejoramiento necesarias para su eliminación.

* Generar zonas de mayor capacidad de almacenamiento, cercanas a los principales accesos e intercambios existentes, a fin de propiciar mayor fluidez en el tránsito.
* Identificar aquellas obras que permitan generar redundancia en la retícula vial y mejorar las interconexiones entre las vías que integran el corredor vial con el resto de la red vial existente.
* Facilitar la gestión de un posible aumento en las tarifas vigentes en los peajes existentes, que permita la obtención de ingresos adicionales, necesarios para poder acudir a nuevas fuentes de financiamiento para cubrir los gastos y costos relacionados con las expropiaciones, reasentamientos, reubicación de servicios públicos, entre otros.
* Favorecer el establecimiento de una tarifa óptima y socialmente aceptable, así como asegurar y garantizar la bancabilidad del Proyecto de Fideicomiso, toda vez que los aportes para el desarrollo de las obras impostergables que realice el MOPT/Conavi, no serán cargados a las tarifas de peaje que se establezcan en el proyecto definitivo, salvo que eventualmente se determine por las partes la factibilidad financiera y legal de que el Fideicomiso retribuya a los Fideicomitentes los aportes realizados.
* Priorizar las obras a ejecutar con base en el impacto que las mismas generen en la funcionalidad y seguridad vial del corredor y su área de influencia, considerando la disponibilidad del derecho de vía, la afectación de redes de servicios públicos, la viabilidad ambiental para su ejecución y los recursos presupuestarios disponibles que puedan aportar el MOPT/Conavi al patrimonio del Fideicomiso, entre otros aspectos.

## Insumos

Para la elaboración del Programa de Obras Impostergables (OBIS), se utilizó como referencia los estudios, diseños y presupuestos aportados por el Conavi al Fideicomiso, relativos al proyecto de la concesión del corredor vial San José-San Ramón, según se detalla a continuación:

* Plano Existente del Derecho de Vía (SJ-SR Base de Expropiaciones),
* Plano de Diseño Geométrico Corredor San José-San Ramón,
* Presupuesto de Obra y Equipamiento de la Autopista General Cañas,
* Presupuesto de Obra y Equipamiento de la Bernardo Soto Tramo Aeropuerto - Río Poás,
* Presupuesto de Obra y Equipamiento de la Bernardo Soto Tramo Río Poás - San Ramón,
* Presupuesto de Obra y Equipamiento de la Radial Santa Ana-Río Segundo,
* Estudio de Impacto Ambiental Proyecto Corredor San Jose - San Ramón Ampliación y Mejoras de la Autopista General Cañas. Expediente No. 431 – 2001,
* Estudio de Impacto Ambiental Proyecto Corredor San Jose – San Ramón. Tramo Carretera Bernardo Soto, Expediente No. 124-96,
* Estudio de Impacto Ambiental Proyecto Corredor San Jose - San Ramón Tramo Radial San Antonio - Río Segundo. Expediente No. 432 – 2001.
* Mosaicos catastrales municipales suministrados por los municipios de San José, Alajuela, San Joaquín de Flores, Belén, Heredia, Grecia, Palmares, Naranjo y San Ramón
* Estimaciones preliminares de proyecciones de tránsito en el corredor San José-San Ramón, Diciembre 2016, elaborado por el ing. Leonardo Castro Rodríguez M.E.; M.B.A.

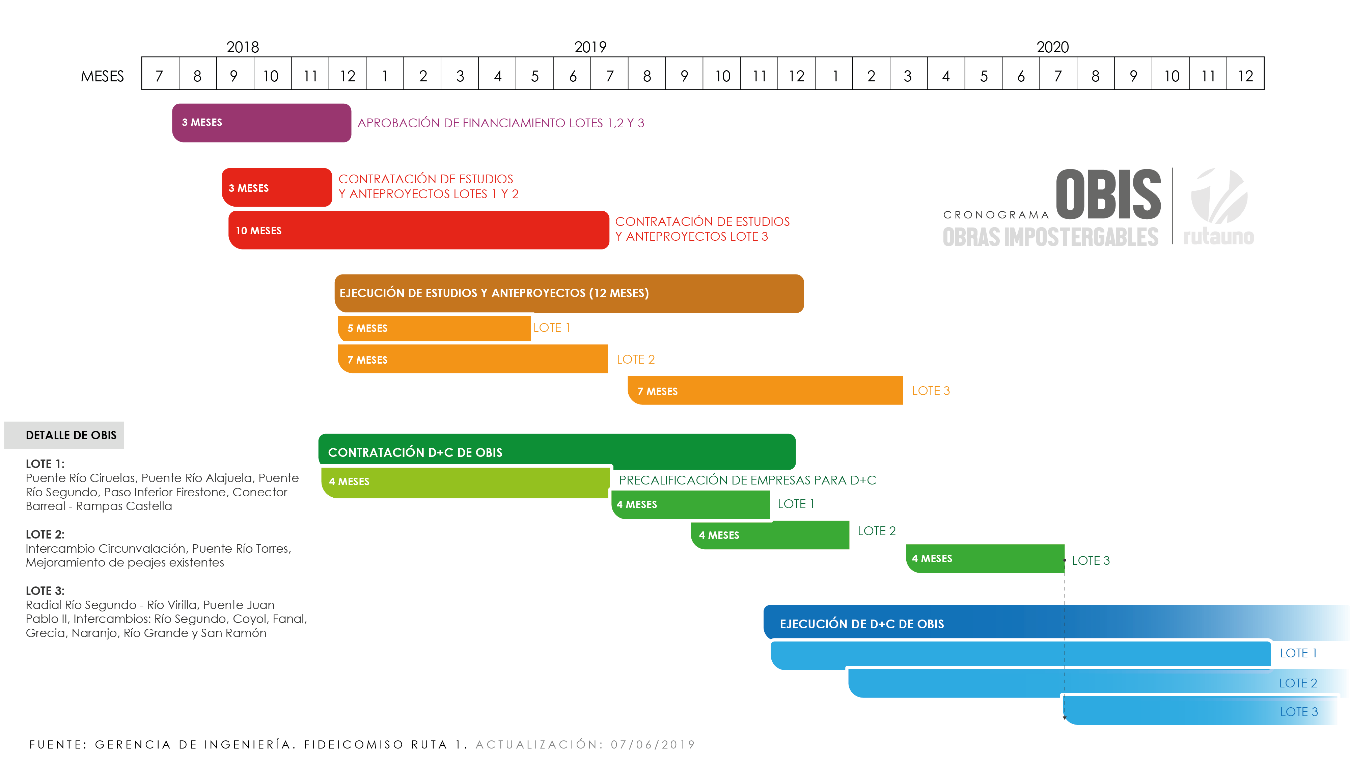
Ciertamente, la utilización de toda la información previa y disponible que han aportado los Fideicomitentes y el mismo Fiduciario, ha permitido el desarrollo de la presente iniciativa; sin embargo, por tratarse de información referencial el Fideicomiso solicitó a los Fideicomitentes la contratación de la actualización de los estudios básicos y anteproyectos, con cargo al Programa de Infraestructura de Transporte (PIT-1), insumos que serán utilizados por el Fideicomiso para la contratación de los diseños finales y construcción de las OBIS.

# SELECCIÓN DE LAS OBIS Y PROPUESTA DE EJECUCIÓN

La planificación responsable del proyecto por parte del Fiduciario, como responsable de la administración y gestión del Fideicomiso, permitió definir los sectores donde se ejecutarán las OBIS en la Ruta Nacional N. ° 1,  tomando en cuenta los siguientes factores:

* Necesidad y urgencia de ejecutar intervenciones que permitan mejorar las condiciones viales actuales.
* Contribución de las OBIS a mitigar la afectación e impacto que generará a los usuarios y a las zonas aledañas la construcción del proyecto integral.
* Disponibilidad de recursos financieros.
* Complejidad de los estudios y anteproyectos que se deben desarrollar para contratar el diseño y construcción.
* Afectación a las redes de servicios públicos.
* Requerimiento de expropiaciones y reasentamientos humanos.
* Otros aspectos.

A partir de los criterios descritos anteriormente, el Fideicomiso Ruta Uno determinó un total de 17 obras que se desarrollarán por lotes. El detalle de las obras que planean ejecutarse, así como un resumen ejecutivo de su cronograma de ejecución, pueden visualizarse en el siguiente diagrama:



# PLAN DE INVERSIÓN

Los estudios básicos y anteproyectos de las OBIS, se iniciaron en el mes de noviembre de 2018, mediante una contratación financiada por el Mopt-Conavi, a través del Programa de Infraestructura de Transporte del BID. Por otra parte, la contratación del diseño y construcción de estas obras también será financiado con aportes de los Fideicomitentes, y se iniciará una vez se disponga de los estudios y anteproyectos que se encuentran en ejecución.

Este modelo de fondeo, al no provenir de una deuda contraída por el Fideicomiso, promueve la optimización y reducción de los costos del proyecto que técnicamente se llegue a definir como resultado de los estudios de factibilidad (técnicos, ambientales, sociales, económicos y financieros); también permitirá que el proyecto sea más atractivo para futuros inversores, al disminuirse el monto de las inversiones finales. Además, al reducirse los costos totales, también se favorecerá el establecimiento de una tarifa de peaje óptima y socialmente aceptable para los usuarios que transitan por la Ruta Nacional N. ° 1, una vez que esté en operación el proyecto.

En la siguiente tabla se detallan los aportes de los Fideicomitentes para el financiamiento de las OBIS, que en total corresponde a $65.75:

|  |  |
| --- | --- |
| **AÑO** | **MONTO** |
| 2018 | US$20.00 |
| 2019 | US$30.00 |
| 2020 | US$15.75 |

El financiamiento aprobado para la construcción de las OBIS se complementará con un contrato de préstamo que actualmente negocia el MOPT con el BID (US$50 mill).