

2017

Informe Anual  
**2017**

MOPT-01-13-01-01-2017





# Índice



<b>Infraestructura</b> .....	<b>4</b>	<b>Concesiones</b> .....	<b>25</b>
<b>Programa de Infraestructura Vial I</b> .....	<b>4</b>	Avanza construcción de primera Megaterminal portuaria especializada en el manejo de contenedores.....	25
Cuatro carriles y dos nuevos puentes ampliaron capacidad en Radial Pozuelo-Jardines del Recuerdo .....	5	MOPT-CNC valoran propuesta de ampliación de Ruta Nacional N° 27.....	27
Avanzan obras en ruta La Abundancia - Florencia - Radial a Ciudad Quesada.....	5	Canal Seco Interoceánico completó verificación de documentos e inicia prefactibilidad.....	27
Puente Yolanda Oreamuno .....	5	Megapuerto de Transferencia de Atlántico (AMEGA) promueve modernización de los puertos de la Región Caribe .....	28
RN3.....	5	<b>Transportes</b> .....	<b>29</b>
Pre-diseño Punta Sur: Bernardo Soto-Sifón.....	6	Plan para Pacificar Vías busca poner alto a la violencia en carretera .....	29
<b>Programa de Infraestructura Estratégica BCIE</b> .....	<b>7</b>	MOPT y operadores de transporte articulan ruta para implementar Decreto de Sectorización.....	30
En servicio los 6 carriles de puente Alfredo González Flores .....	8	Suscrito convenio de cooperación para desarrollar sistema de pago electrónico en transporte público.....	30
Avanza duplicación de puente sobre Radial Santa Ana-Belén .....	9	Inversiones COSEVI para el fortalecimiento de la Seguridad Vial.....	31
Puente sobre el río Virilla en la RN 32 .....	9	En servicio puente peatonal en la antigua Galera .....	32
Inició construcción de Arco Norte de Circunvalación .....	10	Dirección General de Ingeniería de Tránsito .....	32
Paso a desnivel en Garantías Sociales primera de tres intersecciones a intervenir .....	10	50% de Sistema Centralizado de semáforos funciona con energía solar.....	32
Ruta Nacional 257 .....	11	Próximo año iniciaría intervención de cruces ferroviarios .....	33
<b>Programa de Infraestructura de Transporte PIT</b> .....	<b>13</b>	Continúa plan para demarcar intersecciones peligrosas ubicadas en el GAM .....	33
Concluye ejecución de Primer Programa Red Vial Cantonal MOPT-BID .....	14	Policía de Tránsito invirtió ¢688 millones en equipos .....	34
<b>Otros Proyectos Estratégicos</b> .....	<b>15</b>	Consejo de Transporte Público .....	34
Zonas Norte y Caribe del país unidas por nueva carretera Bajos de Chilamate-Vuelta Kopper .....	15	<b>Aeropuertos</b> .....	<b>35</b>
Addenda y supervisión del ICE apoyan esfuerzos por concluir corredor central de la nueva carretera.....	17	<b>Reformas Legales</b> .....	<b>39</b>
Avanza construcción del puente Binacional sobre Río Sixaola .....	17	Reforma legal permitirá a CONAVI construir “topics” para descongestionar vías .....	39
Con orden de inicio ampliación y rehabilitación de Ruta 32 .....	19	Reducción de plazos principal ventaja que nueva Ley de expropiaciones da al MOPT.....	39
Con refrendo modificación del contrato para proyecto San José-San Ramón.....	20	Otros proyectos que se convirtieron en Ley .....	39
Atención de la Red Vial Nacional .....	20		
Iniciaron obras en comunidad indígena de Alto Comte .....	22		
Colocación de estructuras bailey y mejora en rutas de reserva indígena en Valle de La Estrella.....	23		
MOPT/CONAVI atienden afectaciones causadas por emergencias naturales.....	24		



# Infraestructura



4 de los 5 proyectos concluidos

## Programa de Infraestructura Vial I

Prácticamente está concluida la totalidad de las obras de este programa estratégico para el desarrollo de la infraestructura vial, financiados con recursos del empréstito otorgado al país por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por un monto de \$300 millones.

Dentro de las obras concluidas destacan las obras de ampliación y rehabilitación de los 50,5km de la Interamericana Norte entre Cañas y Liberia, el diseño y construcción del intercambio de Paso Ancho, el diseño y construcción de las obras de ampliación de la Radial Pozuelo Jardines del Recuerdo que incluyó dos nuevos puentes.

Además se completó el pre-diseño de la nueva carretera Sifón-Bernardo Soto (Punta Sur) y se retomaron las obras para completar la Punta Norte, Abundancia-Florencia-Radial Ciudad Quesada, que presentan un avance del 55%.

La tabla adjunta detalla los proyectos, su inversión y nivel de avance:

Proyecto		Inversión	Estado
Ampliación a 4 carriles y rehabilitación de la carretera Interamericana Norte tramo Cañas-Liberia	Mejoramiento de 50,5 km	\$138 mlls	En servicio desde julio 2016
	36 Puentes (26 nuevos y 10 rehabilitados)	\$32 mlls	
	3 Intersecciones	\$38 mlls	
Diseño y construcción del intercambio de Paso Ancho		\$13 mlls	En servicio desde agosto 2016
Diseño y construcción Pozuelo-Jardines del Recuerdo		\$8,5 mlls	En servicio desde abril 2107
Diseño y construcción de Punta Norte: Abundancia-Florencia- Radial a Ciudad Quesada		\$33.4 mlls**	55% de avance en construcción
Pre-diseño Punta Sur: Bernardo Soto-Sifón		\$566 mil	100% pre-diseño

\*\* Incluye recursos adicionales aportados por CONAVI



Puente Yolanda Oreamuno  
RN3  
Foto cortesía de COPISA



Con Addenda se optimizan condiciones de seguridad vial

## Cuatro carriles y dos nuevos puentes ampliaron capacidad en Radial Pozuelo-Jardines del Recuerdo

Con las obras de señalización vertical y horizontal, MOPT-CONAVI, concluyó en abril pasado la ampliación a 4 carriles de la radial Pozuelo-Jardines del Recuerdo en la ruta nacional N° 3, así como la construcción de dos puentes nuevos, ambas obras a cargo de la empresa Constructora Pirenaica S.A. (COPISA) y en las se invirtieron \$8.6 millones.

Esas obras se consideran estratégicas para mitigar los problemas de congestión en ese sector de la ciudad.

En el caso de la ampliación de la carretera de 1,7 km de longitud, contempló la rehabilitación del pavimento existente, su ampliación a 4 carriles (2 por sentido de circulación), construcción de aceras peatonales, bahías para autobuses, pasos peatonales con isla de seguridad, barreras de seguridad, sistema de recolección y evacuación de aguas (cordón y caño, alcantarillado, etc.), así como protección de taludes. La velocidad de diseño promedio es de 60 km/h.

Respecto a los puentes, se trata de estructuras gemelas de 126 m de longitud con capacidad para dos carriles, para completar el paso a cuatro vías en todo el proyecto. Ambas estructuras tienen un ancho de 9.96 metros, con espaldones de 0,5 m a cada lado, barandas laterales de concreto tipo New Jersey y acera de 1.2 metros con su respectiva baranda para caminantes.

### MAYOR SEGURIDAD VIAL

A principios del mes de noviembre 2017 inició la construcción de un puente peatonal que se ubicará 200 metros al norte de La Pozuelo como parte de las obras

contempladas en una addenda al proyecto original destinada a mejorar las condiciones de seguridad de los peatones que se desplazan o residen en la zona.

Los trabajos constructivos, con una duración de tres meses, tienen un costo de \$438 millones y están a cargo de la empresa COPISA, quien desarrolló las obras de ampliación de la carretera.

Este paso peatonal busca favorecer a una gran cantidad de personas que trabajan en el comercio e industrias que se encuentran en la zona, además de brindar un traslado más seguro desde el punto de vista de la seguridad vial a quienes visitan sitios como el Hospital México y la Dirección General de Migración y Extranjería.

Diseño y construcción de “Punta Norte”, nueva carretera a San Carlos

## Avanzan obras en ruta La Abundancia - Florencia - Radial a Ciudad Quesada

En abril pasado, tras obtener la no objeción del BID, MOPT-CONAVI emprendieron un importante esfuerzo para finalizar, la Addenda No.2 por el orden de los \$13.253 millones que permitió continuar las obras de construcción a cuatro carriles de la “Punta Norte” que comunica La Abundancia, Florencia y la radial Ciudad Quesada.



Puente Yolanda Oreamuno  
RN3

Foto cortesía de COPISA

Actualmente las obras cuentan con un avance del 55% y están a cargo del Consorcio Eurofinsa – Tragsatec.

Según lo previsto, en mayo próximo se concluiría el tramo La Abundancia-Florencia y dos meses después, es decir en julio de 2018, la sección Abundancia- Ciudad Quesada.

El proyecto original a dos carriles (uno por sentido) se modificó considerando lo dispuesto en el Plan Nacional de Transportes 2011 así como las recomendaciones del LANAMME, para que el proyecto se construyera a cuatro carriles.

Dado que el monto del contrato original por €7.697 millones se ejecutó prácticamente en su totalidad, en enero de 2017, fue necesario generar una orden de suspensión, de manera que la Administración resolviera la Addenda No.2 para disponer de la totalidad de los recursos estimados en €20.950 millones. La construcción a cuatro carriles de los 7 km de ruta que contempla:

- La Carretera La Abundancia-Florencia
- La Rotonda en Florencia
- Dos puentes sobre el Río Peje (20 m cada uno), Ruta Nacional No. 141 (Nº 2).
- El Intercambio La Abundancia
- La Carretera de La Radial a Ciudad Quesada
- El Puente sobre el Río Peje (40 m)
- Puente sobre la Quebrada San Pedro (54 m)

La obra cuenta además con la Viabilidad Ambiental emitida por SETENA, Decreto de obra de interés público, permiso de corta de árboles emitida por el SINAC, permiso de obras en cauce emitido por la Dirección de Aguas del MINAE y permisos de voladura. Concerniente a las expropiaciones, pese a existir algunas con trámite en ejecución, los propietarios voluntariamente dieron permiso de entrada en posesión, por lo que ninguna representa un riesgo para el desarrollo de las obras.



## Pre-diseño Punta Sur: Bernardo Soto-Sifón

Para la “Punta Sur”, Bernardo Soto-Sifón de aproximadamente 8km de extensión, se completaron los pre-diseños contratados a la empresa consultora GINPROSA, responsable de generar un anteproyecto que permita no sólo la estimación de costos de esta vía sino además la contratación del diseño y construcción.

En este pre-diseño se invirtieron \$566 mil. Ello permite a la Administración disponer del levantamiento topográfico, geométrico y de seguridad vial, diseño de la estructura de pavimento, diseño de las estructuras de drenaje, análisis de posibles obras sobre ríos y pasos elevados, anteproyecto para puentes, estudios geotécnicos y geológicos, señalamiento vial, planos y especificaciones, además de presupuesto y programa de ejecución.

Estos insumos servirán para la siguiente etapa de estudio de impacto ambiental y construcción. Actualmente, MOPT-CONAVI disponen del trazado que tendrá la Punta Sur y que permitirá conectar Sifón de San Ramón con Naranjo. De igual forma se cuenta con el mosaico de expropiaciones y se valoran distintas alternativas de financiamiento del proyecto.



BCIE \$340 millones para obras urbanas

## Programa de Infraestructura Estratégica BCIE

Ocho proyectos mayoritariamente urbanos integran este programa orientado a mitigar el congestionamiento vial en el Área Metropolitana de San José y mejorar la transitabilidad por los principales corredores de exportación e importación, favoreciendo una mayor interconexión y competitividad para el país.

El Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial se financia mediante el empréstito con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) por \$340 millones.

La ejecución de estos proyectos, algunos con diseños concluidos o con importante avance, impactará significativamente en la movilidad urbana e intermodalidad, así como en la logística recomendada en el Plan Nacional de Transportes, al tiempo que incidirá en la mejora de la calidad de vida de quienes residen en el Área Metropolitana.

La siguiente tabla resume los ocho proyectos, su avance e inversión:

Proyecto	Modalidad de ejecución	Monto total del contrato	Avance
Rehabilitación del Puente sobre el Río Virilla, Ruta N° 1	Rehabilitación y ampliación	\$13,7 millones	Concluido
Duplicación de puentes sobre el río Virilla en ruta 147 y 32	Diseño y construcción	\$30 millones	28% avance en obras (147) Ofertas recibidas y en trámite de apelaciones ante CGR (32)
Acceso Provisional a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	Construcción	\$9.2 millones	Concluido
Acceso Definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	Diseño y Construcción	\$77,3 millones	75% de avance en diseño y construcción.
Corredor Vial Circunvalación Norte	Diseño y construcción	\$157,5 millones	30% avance en obra.
Pasos a Densivel Rotonda de las Garantías Sociales, Intercambio Guadalupe - La Bandera - UCR	Diseño y construcción	\$59,3 millones	Diseños concluidos En proceso de adjudicación y a la espera de resolución de apelaciones por parte de la CGR para Garantías Sociales



**RN 257**  
**Acceso definitivo a la Terminal de Contenedores en Moín**  
 Foto cortesía de Consorcio del Atlántico Ruta 257



Reforzamiento y ampliación de la estructura

## En servicio los 6 carriles de puente Alfredo González Flores

En mayo de 2017, entraron en operación los 6 carriles (tres por sentido de circulación) del puente Alfredo González Flores, ubicado sobre el río Virilla en la carretera General Cañas (RN N°1), por la que la que circulan a diario un promedio de 100.000 vehículos.

Las obras incluyeron el reforzamiento sísmico de la subestructura (para que el puente sea sísmo resistente y cumpla la nueva normativa en la materia) y la ampliación (de 4 a 6 carriles) del puente de 161 metros de longitud. Además se construyeron aceras peatonales con barandas de seguridad para separar a los peatones de los vehículos, se instaló iluminación, se demarcó el puente y sus cercanías con pintura termoplástica.

En noviembre de este año concluyeron, sin afectación para el usuario, obras menores, como el reforzamiento de la cercha y labores de pintura, obras que se ejecutaron debajo del puente, lo que permitió gestionar el finiquito de la obra.

Los trabajos son considerados de vital importancia para la economía del país, tomando en cuenta la cantidad de empresas de Heredia, Alajuela y otras regiones que utilizan esta vía para trasladar sus productos y servicios, desde y hacia la capital. Además, constituye una arteria vital de enlace con el Aeropuerto Juan Santamaría, principal terminal aérea internacional del país.

La construcción original del puente data de 1965, con cuatro carriles de tránsito. En el 2015 se inició su reforzamiento estructural y antisísmico, mientras que en el 2017 se completó su ampliación y cambio de superficie de ruedo. En las obras a cargo de la empresa CODOCSA se invirtió un total de \$13,7 millones (unos €7.429 millones).



Además, se mejora diseño para ampliación de carretera

## Avanza duplicación de puente sobre Radial Santa Ana-Belén

Con un avance general del 42%, MOPT-CONAVI prosiguen los trabajos para la duplicación del puente sobre el río Virilla en la radial Santa Ana-Belén, Ruta Nacional N°147, iniciados en mayo pasado. Las labores más importantes se realizan en el cañón del río y los elementos estructurales de acero se fabrican en planta. Se estima que a inicios de 2018, los usuarios comenzarán a observar la colocación de las prelasas de concreto sobre la nueva estructura.

En esta obra se invierten \$8,5 millones y contempla la construcción de un nuevo puente tipo pórtico de canto variable, de 133 metros de longitud con 12.10 metros de ancho, con capacidad para dos carriles de 3.60 metros cada uno, espaldones internos de 0.50 metros, espaldón externo de 2.20 metros y aceras para los peatones.

La nueva estructura, que deberá estar lista a mediados de 2018, es el primer paso hacia la solución integral a los problemas de tránsito en la zona, que actualmente implica congestionamientos importantes en las horas pico. Con este puente se tendrán disponibles cuatro carriles, dos por sentido.

Este proyecto, es administrado por la Oficina de Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS), ente adscrito a las Naciones Unidas y ejecutado por la empresa COPISA, con financiamiento del Banco Centroamericano de Integración Económica.

### AMPLIACIÓN DE CARRETERA

Adicional a la ampliación del puente sobre el río Virilla, este mes de diciembre se dio orden de inicio a los estudios en campo, que permitirán ajustar los diseños existentes para la ampliación de la radial Santa Ana, sobre la ruta 147.



En marzo próximo, la empresa deberá entregar las modificaciones que garanticen un diseño adecuado, conforme a la normativa nacional vigente, para ampliar esta carretera de 3 a 5 carriles con dos marginales. Se espera que en el tercer trimestre de 2018 inicie el proceso constructivo, que tardaría doce meses.

La obra abarcará 2.2 km entre el puente Virilla (actualmente en ampliación) y el río Corrogres, unos 200 metros antes del túnel de la radial, en la intersección con la ruta 27.

El proyecto también contará con carriles marginales, uno por sentido, que permitirán transitar hacia y desde los edificios comerciales de la zona, los cuales estarán separados de los carriles principales con barreras de concreto. Una ventaja de este proyecto es la amplitud del derecho de vía, lo que hace innecesario realizar expropiaciones.

El diseño y construcción tendrán un valor cercano a los \$8.5 millones, el equivalente a unos €4.800 millones. Sin embargo, dicho monto se calculará con más precisión una vez que estén los planos definitivos.

La UNOPS, ente adscrito a la Organización de las Naciones Unidas, se encarga de administrar el proyecto, contrató las mejoras de los diseños y también es responsable del proceso de contratación e inspección de los trabajos.

Se prevé que obras inicien en I trimestre 2018

## Puente sobre el río Virilla en la RN 32

Las obras del nuevo puente, adjudicadas en mayo de 2017, están en resolución el proceso recursivo que permitirá su construcción en la Ruta Nacional 32, (límite Tibás - Santo Domingo).

En esta ruta está prevista la construcción de un puente de tres carriles con lo que se dispondrá de cinco carriles sumando la estructura actual. Dos carriles serán con dirección a Limón y tres con sentido hacia la capital. La obra se construirá aguas abajo, es decir, al oeste del actual puente de dos carriles.

El nuevo puente tendrá una longitud de 285 metros y consta de 3 tramos. También contará con dos pilas (de aproximadamente 40m de altura) que se encajarán de forma que coincidan con las pilas 2 y 4 del puente existente; se colocará un tablero, que es un cajón de concreto postensado de 14,30 m de ancho, el cual incluye 3 carriles de 3,60 m cada uno, espaldones de 0,50 m y acera de 1,50 m. La separación entre el puente existente y el puente nuevo a construir será de 5,50 m.

Se compone de 5 unidades funcionales, 4 se construirán y la quinta quedará a nivel de diseño

## Inició construcción de Arco Norte de Circunvalación

Con movimiento de tierra, MOPT-CONAVI iniciaron en setiembre de 2017 las obras constructivas del corredor vial norte de la Circunvalación, que busca completar esta importante ruta urbana.

La construcción del Arco Norte resuelve la conexión de las rutas nacionales 1 (Interamericana Norte), 27 (San José-Caldera) y 32 (San José-Guápiles). Se trata de una nueva vía de 5,4 km de extensión donde se tienen los recursos para completar la construcción de 4,1 km.

Actualmente se tienen aprobados los diseños de las Unidades Funcionales I, II, III y IV y en proceso el diseño de la Unidad V, donde se tramita la gestión del derecho de vía. Se tienen en proceso 186 expropiaciones, en tanto 26 terrenos ya están a nombre del MOPT.

Se concretó además la movilización de 101 familias del Triángulo de La Solidaridad, se estima que para febre-

ro próximo deberá estar resuelta la reubicación de otras 120 familias, para liberar en su totalidad, el derecho de vía que se requiere para la obra.

Asimismo, se aprobó el diseño de la Escuela Rafael Vargas Quirós y se gestiona su construcción.

La inversión prevista para este proyecto es por el orden de los \$157,5 millones, provenientes del Banco Centroamericano de Integración Económica, como parte del Programa de Infraestructura Vial Estratégica. Su desarrollo está a cargo del Consorcio Estrella- H Solís.

### PROCESO CONSTRUCTIVO

La Unidad Funcional II, por la que inició el proyecto, tiene dos componentes: II A, que contempla la construcción de un puente de 300 metros de longitud a 6 carriles (3 por sentido de circulación) y la II B consistente en una vía a 4 carriles (2 por sentido) con una longitud de 1,3 kilóme-



tros. De igual forma la construcción de una intersección que conectaría con la nueva radial a Heredia.

De acuerdo con el cronograma de trabajo preliminar, luego de la Unidad Funcional II (A y B), se iniciarán, paralelamente, las obras en las Unidades III y IV en tanto prosiguen las obras en la Unidad II.

La Unidad Funcional I (600 m) contempla la construcción de una intersección a tres niveles (la primera del país) en el sector de la Uruca. Por su parte la Unidad funcional III prevé la construcción de 2,16 kilómetros de vía, tipo viaducto, a cuatro carriles (2 por sentido de circulación) en cuya parte inferior operarán marginales para acceso a propiedades y calles existentes.

Finalmente, se iniciarán obras en la Unidad Funcional IV (400 m) donde se construirá una intersección a tres niveles con la Ruta Nacional 32, en esta sección se ubica el Triángulo de La Solidaridad.

La Unidad Funcional V quedará resuelta a nivel de diseño. Se trata de un tramo de 1,3 kilómetros de vía comprendidos desde la intersección con la ruta 32 hasta la intersección Santo Tomás, en las cercanías del Walmart de Guadalupe.

El cumplimiento del cronograma de trabajo dependerá del avance de los procesos expropiatorios restantes, para lo cual se ha venido realizando un importante esfuerzo de coordinación y solicitud de apoyo a los juzgados.

En carretera de Circunvalación

## Paso a desnivel en Garantías Sociales primera de tres intersecciones a intervenir

Tras el pronunciamiento emitido por la Contraloría General de la República a inicios de diciembre de 2017 que anuló el acto de adjudicación de esta importante obra urbana, MOPT-CONAVI valoran distintas alternativas que



permitan activar la fase constructiva del paso a desnivel en Garantías Sociales.

Esta será la primera de 3 modernas intersecciones proyectadas para construirse sobre la Circunvalación (RN 39), las otras dos se ubicarán en la rotonda del Monumento a La Bandera y la intersección semaforizada de Guadalupe. Todas cuentan con diseños y gestión ambiental resuelta.

Según lo previsto, la construcción de estos pasos a desnivel se realiza de manera escalonada por el impacto vial que tienen las obras sobre el corredor de Circunvalación y por las limitantes en suministro de electricidad y otros servicios esenciales como telefonía y fibra óptica. En orden de intervención, luego de iniciar las obras en Garantías Sociales, se continuará dentro de los 6 meses siguientes con Guadalupe y por último La Bandera.

### **GARANTÍAS SOCIALES**

El proyecto consiste en la construcción de un paso a desnivel en la rotonda de Las Garantías Sociales sobre la Carretera de Circunvalación, Ruta Nacional No. 39. Será un paso inferior de 500m con una intervención total de 840m, una velocidad de diseño de 90 KPH y cinco bahías para autobuses.

### **LA BANDERA-UCR**

La intervención total en este proyecto es de 1.100m, con un paso superior frente a la facultad de Derecho de la UCR de 290m y un paso inferior de 340m, con una velocidad de diseño de 80 KPH, dos bahías para autobuses y un puente peatonal. Además, se incluye la construcción de las estructuras en las Quebradas Los Negritos y Río Torres, proyectos incluidos en el Decreto 38489-MP-MOPT.

### **INTERSECCIÓN DE GUADALUPE**

El proyecto consiste en la construcción de un paso inferior en la Intersección Guadalupe con una velocidad de diseño de 70 KPH y una bahía de autobús en Walmart. La intervención total es de 600m.

Acceso definitivo a la TCM

### **Ruta Nacional 257**

Acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM) cuenta con 75% de avance

MOPT- CONAVI concluyeron este mes los dos primeros carriles del acceso definitivo a la nueva Terminal de Contenedores de Moín (TCM), obras que iniciaron en agosto de 2016. Se estima que la obra estará terminada en mayo de 2018 cuando se cuente con los 4 carriles en servicio.

Actualmente, los trabajos a cargo del Consorcio del Atlántico, conformado por las empresas Meco y Puentes y Calzadas, presentan un 75% de progreso.

La ruta de acceso definitivo, en la que se invierten \$77,3 millones provenientes del préstamo con el BCIE, será una carretera de aproximadamente 2,3 km de longitud; la primera sección es una vía a nivel de 1,1 km y en la segunda sección se construye un viaducto de 1,3 km de longitud que pasará a seis metros de altura sobre la línea férrea y el río Moín, para entroncar con la terminal de contenedores y la ruta cantonal.

La obra incluye la construcción de aceras y ciclovía, así como el mantenimiento de los pasos de fauna construidos en la primera etapa. También se tiene programada la construcción de una intersección que opere con semáforos en el entronque con la Ruta 32.

### **RN 257**

Acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín (TCM)

Foto cortesía de Consorcio del Atlántico Ruta 257





**RN 257**  
**Acceso definitivo a la**  
**Terminal de Contenedores de Moín**  
Foto cortesía de Consorcio del Atlántico Ruta 257



BID \$450 millones

## Programa de Infraestructura de Transporte PIT

Recursos por \$450 millones provenientes del empréstito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) permiten ejecutar siete proyectos del denominado Programa de Infraestructura de Transportes (PIT), que incluye proyectos marítimos portuarios, así como obras de infraestructura vial y puentes, intervenciones vitales para la economía del país, tanto a nivel de logística de transportes como de competitividad y turismo.

El objetivo fundamental del programa es contribuir al desarrollo del sector transporte a través de la mejora de la infraestructura vial y portuaria, lo que beneficiará las condiciones de movilidad de personas y bienes, facilitando el flujo de comercio y la integración económica regional de Costa Rica.

### AVANCES EN LOS PROYECTOS

La rehabilitación y ampliación a 4 carriles del tramo Cañas-Barranca, en su primera sección Cañas-Limonal, el mejoramiento de la Ruta Nacional 160 playa Naranjo-Paquera, además de la rehabilitación y reforzamiento del rompeolas de Caldera serán los primeros proyectos en iniciar obras en el 2018, tras completarse procesos de diseño y licitación. De igual forma daría inicio el desarrollo del Plan Maestro Portuario del Pacífico con énfasis en Puerto Caldera.

En la siguiente tabla se muestra el detalle de todos los proyectos y su avance:

Avance de proyectos PIT		
Proyectos	Longitud	Avance
Plan Maestro para Puerto Caldera	Plan para desarrollar el Puerto, incluye prediseños de obras a ejecutar posteriormente.	Adjudicado
Rehabilitación y reforzamiento del rompeolas de Caldera	Se refuerza la estructura y aumenta su longitud en 50m.	Se presentó recurso de objeción al cartel, se espera resolución de la Contraloría
Rehabilitación de terminales de transbordadores	Ubicadas en: Barrio El Carmen, Paquera y Playa Naranjo.	Proceso de contratación de diseños: Apertura de ofertas 4 de Diciembre 2017 En espera de contar con diseños para elaborar cartel de obras
Mejoramiento de la RN 160 Playa Naranjo-Paquera (de lastre a asfalto)	21,6 km.	Se presentó apelación a la adjudicación, a la espera de la resolución de la Contraloría.
Rehabilitación y ampliación a 4 carriles de Barranca - Cañas. Además incluye puentes e intersecciones (continuación de Cañas-Liberia)	69,1 km	Sección Limonal - Cañas: próximo a iniciar recepción de ofertas, prevista de recepción de ofertas diciembre 2017
		Sección San Gerardo - Limonal: cartel de licitación elaborado; se publicó cartel de licitación se espera recibir ofertas en diciembre 2017
		Sección Barranca - San Gerardo: en elaboración del cartel de licitación. Publicación prevista diciembre 2017.
Rehabilitación de la Ruta Nacional 2, Palmar Norte-Paso Canoas	93 km	Diseños en proceso por el consorcio IDOM-DEHC
Mejoramiento de la Ruta Nacional 4 Birmania-Santa Cecilia-La Cruz (paso de lastre a asfalto y puentes)	47 km	Diseños en proceso por el consorcio IDOM-DEHC
Construcción de 2 intercambios en la Ruta Nacional 2 y Ampliación y Rehabilitación de la sección Taras La Lima	Ubicadas en: Taras y en La Lima	Diseños en proceso por el consorcio IDOM-DEHC

En 2018 iniciará segunda etapa

## Concluye ejecución de Primer Programa Red Vial Cantonal MOPT-BID

El MOPT completó la ejecución de las obras del Primer Programa de la Red Vial Cantonal (PRVC I) por \$60 millones, iniciado en 2011 y en fase de cierre administrativo.

Tras 6 años de ejecución se construyeron 129 proyectos: 31 puentes y alcantarillas mayores (416,4 km) y 98 caminos (432,3 kilómetros rehabilitados), en coordinación con 89 Gobiernos Locales y Concejos Municipales de Distrito.

Dentro del componente de Obras Civiles se implementó en Sarapiquí, Pococí, Turrialba y Guatuso el Plan Piloto de Microempresas de Mantenimiento Rutinario (MER), con el fin de aplicar métodos costo-efectivos para la intervención de los caminos, bajo el cual se mantienen 137,2 km con esta práctica de mantenimiento rutinario, orientado al desarrollo de procedimientos prácticos y de bajo costo que ya ha mostrado ser exitoso en otros países de América Latina.

Este es un proyecto que además de las ventajas económicas, tiene un componente social de un alto perfil, la iniciativa cuya metodología implica un proceso de selección de los integrantes, garantiza la inclusión de personas con vulnerabilidad socioeconómica.

Las personas que integran la microempresa deben tener experiencia básica en actividades relacionadas con la agricultura y la construcción de obra civil, habitar a lo largo de caminos a intervenir, de modo que se pueda garantizar la calidad de las obras a realizar y la inmediatez de las reparaciones, bajo la supervisión y acompañamiento de las Unidades Técnicas de Gestión Vial Municipal.

Con respecto al Programa de Fortalecimiento Institucional y Municipal del PRVC-I, se completó el componente de Desarrollo de Capacidades e Instrumentos de Gestión, a través del cual se capacitó alrededor de 4.000 personas en diferentes cursos desarrollados por el Programa (funcionarios municipales, MOPT y sociedad civil).

Como parte de la instrumentación para mejorar la gestión vial, el Programa adquirió una grúa plataforma para inspección de puentes, la cual es utilizada tanto por el MOPT como por las municipalidades para evaluar la condición de los puentes en todo el país y garantizar la atención efectiva y eficiente de estas estructuras.

Se suman también como parte del Programa la adquisición de una perforadora de suelos, para percusión y rotación en roca, así como una estación total para levantamientos topográficos. Además un manipulador telescópico, 15 vehículos doble tracción y equipo de laboratorio para verificación de calidad.

Asimismo, se aportó la instrumentación para cada Gobierno Local: GPS, equipo para control de calidad, computadoras portátiles, proyector multimedia, pizarras METAPLAN y vehículo tipo pick up doble tracción.

Todos los productos generados por el PRVC-I, se orientan a mejorar la gestión de la infraestructura vial municipal, fortaleciendo las capacidades y competencias de los equipos técnicos responsables, de forma que los recursos se optimicen atendiendo a una planificación y priorización de intervenciones que sea originada desde el ámbito local y genere los impactos positivos esperados para los usuarios.

### SEGUNDO TRACTO (PRVC-II)

La ejecución del Segundo Programa de la Red Vial Cantonal (PRVC-II), contará con \$140 millones con los que se financiarán, a lo largo de los próximos cinco años, obras de infraestructura vial en todos los cantones del país.

Se estima que esta segunda etapa iniciará su ejecución en el segundo semestre del 2018; actualmente se realizan los trámites para lograr la aprobación del Consejo Directivo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), mientras que el MOPT realiza las consultas socio ambientales significativas, estudios de suelos, diseños de estructuras de pavimentos y puentes, entre otros, para completar un Portafolio de Proyectos por el 30% del monto del préstamo.

La segunda etapa del Programa iniciará con 61 proyectos, que servirán de muestra ante el BID del tipo de obra que se ejecutará con este empréstito y en los que se invertirán los primeros \$43.5 millones. Es importante indicar que este empréstito ya tiene la aprobación de la Asamblea Legislativa.



## OTROS PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Corredor estratégico entró en operación en agosto

### Zonas Norte y Caribe del país unidas por nueva carretera Bajos de Chilamate-Vuelta Kopper

Los 27 kilómetros que conforman el nuevo corredor vial que se extiende desde la localidad de Bajos de Chilamate en Sarapiquí de Heredia hasta Vuelta Kopper en San Carlos, entraron en servicio en agosto anterior. La nueva carretera atraviesa los cantones de San Carlos (10km), Río Cuarto (11km) y Sarapiquí (6km).

La puesta en servicio consideró el cumplimiento de estándares de calidad y seguridad vial que garantizan tránsito seguro a todos los usuarios y se dio en atención a las necesidades de interconexión entre las zonas Norte y Caribe, donde se concentra una importante actividad productiva y portuaria, que se beneficiará como resultado del importante ahorro en los tiempos de recorrido y costos de operación.

La recepción definitiva del proyecto está prevista para febrero del 2018 y para el primer semestre del mismo año el inicio de las obras de infraestructura y seguridad vial adicionales, que serán ejecutadas por MOPT-CONAVI, con una inversión de ₡1.700 millones. Se trata de retornos, una rampa de ingreso a la Ruta No. 4, incremento de elementos adicionales de seguridad vial, aceras, entre otros.

#### COMPONENTES DEL PROYECTO

Además de los 27 kilómetros a dos carriles (1 por sentido de circulación) que contempla el corredor principal, en el proyecto Bajos de Chilamate - Vuelta Kopper se construyeron 8 puentes sobre ríos y quebradas: río San Pedro (12m), río Toro (115,5m), quebrada Pericos

(30m), quebrada Campamento (30 m), río Sardinal (53,7m), río Caño Negro (42 m), río Cuarto (71,9 m) y río Tres Amigos (48,48m).

Un informe de Auditoría de Seguridad Vial realizado al diseño original, permitió aumentar el componente de seguridad vial en el proyecto. Como resultado del mismo, se incorporaron 5 intersecciones, 5 pasos directos a desnivel, concebidos inicialmente como pasos a nivel y se realizó la separación de las Rutas No. 4 y No. 250 en el tramo comprendido entre el Km 21+600 a Km 23+500. Esta modificación permitió mejorar la transitabilidad y seguridad vial en la carretera, al eliminar el tránsito local de maquinaria agroindustrial, permitiendo a los usuarios de la vía principal circular sin interrupción, agilizando el tránsito de manera segura entre rutas nacionales y cantonales, así como entre los poblados de la zona.

Adicionalmente, se incluyeron 9 accesos a fincas y 4 marginales para habilitar terrenos que quedaron enclavados con la construcción de la vía y obras de mitigación para devolver la conectividad en las fincas que el trazado del proyecto afectó.

Finalmente, se contempló dentro del componente de gestión ambiental, la colocación de 20 pasos de fauna (12 aéreos –arborícolas- y 8 subterráneos), asimismo se sembraron 1.500 árboles y mediante convenio con la Fundación de Parques Nacionales se sembrarán otros 4.000 en un área de influencia del proyecto.

En las obras citadas se invirtieron \$74 millones; de los cuales \$52,45 millones fueron aportados mediante empréstito por la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina y \$22 millones corresponden a recursos MOPT; adicionalmente, se invirtieron ₡3.368 millones de contrapartida nacional en la supervisión de las obras.

El proyecto recibió aportes de las municipalidades de San Carlos, Grecia y Sarapiquí por un monto de ₡38,7 millones y de la Agencia para el Desarrollo de la Zona Norte por un monto de ₡38,7 millones.



Carretera Bajos de Chilamate-Vuelta Kopper



Sifón – La Abundancia

## Addenda y supervisión del ICE apoyan esfuerzos por concluir corredor central de la nueva carretera.

Con la incorporación en 2015 de un grupo de apoyo especializado, integrado por profesionales del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), CONAVI intensificó los esfuerzos para concretar una efectiva supervisión y desarrollo de las obras de la nueva carretera Sifón- La Abundancia, cumpliendo así con los requerimientos planteados por la Contraloría General de la República (CGR).

El ICE ha dado soporte en la realización de controles topográficos, propuestas de soluciones geotécnicas y estructurales, pruebas de laboratorio, verificación de calidad y control de cantidades ejecutadas.

Para concluir el corredor central, se planteó la elaboración de una addenda por el orden de los \$50 millones, que permita construir las soluciones diseñadas para enfrentar problemas geológicos detectados y que ya cuentan con diseños. Se procura que la aprobación de la addenda incorpore recursos de manera oportuna, garantizando que la actual empresa constructora concluya la parte sustantiva del corredor central existente entre Sifón de San Ramón y La Abundancia de San Carlos, ello en el primer trimestre de 2019.

Complementariamente, CONAVI prevé licitar las obras requeridas para concluir el puente Laguna, para el que se han realizado valoraciones geológicas y se planteó un rediseño estructural, además del acabado de unos 4 kilómetros de vía en los cuales se concentra una importante cantidad de problemas geotécnicos.

Actualmente la construcción del corredor central, de 29,7 kilómetros de extensión, presenta un avance del 87% con 23 kilómetros de vía asfaltados a 4 carriles. Se

trabaja además en la instalación de todas las barandas de los puentes carreteros, se completó la construcción de 6 de los 9 puentes mayores (Barranca, Seco, Ron Ron, Tapezco, Quebrada Arenas y San Cristóbal), ubicados sobre la ruta y se avanza con la construcción del puente Espino, en proceso de montaje de las vigas de acero.

De igual forma como parte de los avances en la obra, se tienen los diseños de las 11 intersecciones a construir en la ruta y se han completado las estructuras de los pasos a desnivel en 8 de las intersecciones (Alto Villegas, Santa Elena, Chico Luis, Sucre, Los Mirandas, La Abundancia, Polleras y Ron Ron).



Nueva Carretera a San Carlos  
Sifón-La Abundancia

Costa Rica-Panamá

## Avanza construcción del puente Binacional sobre Río Sixaola

Las obras para la construcción del nuevo puente binacional de Sixaola avanzan con las actividades de desmantelamiento del antiguo puente ferrocarrilero, iniciadas en junio pasado. Una vez completadas, se proseguirá con la construcción de las obras temporales necesarias para el proceso constructivo del nuevo puente, que se estima iniciará en enero próximo.



Los materiales provenientes del desmantelamiento de la estructura principal del puente del ferrocarril correspondiente a Costa Rica y valorados en €40 millones, fueron donados a la Municipalidad de Talamanca.

La nueva estructura de 260 metros de largo se construirá en concreto hidráulico, contará con 2 carriles de circulación (1 en cada sentido), la superficie de ruedo también será de concreto, dispondrá de ciclovías, aceras peatonales y según lo previsto entrará en servicio a finales del 2018.

La orden de inicio para el diseño y construcción se dio en diciembre de 2016 al Consorcio Binacional Sixaola, conformado por las empresas: Constructora MECO S.A. (costarricense), Cal y Mayor (mexicana) y MEXPRESA (mexicana).

La supervisión de esta obra está a cargo de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) y se concreta gracias al aporte no reembolsable del Fondo de Infraestructura para países de Mesoamérica y el Caribe, por un monto de \$10 millones (50% correspondiente a Costa Rica y el otro 50% a Panamá) y una contrapartida adicional de \$7.5 millones (aproximadamente), tanto del gobierno de Costa Rica como del gobierno de Panamá.

El nuevo puente fortalecerá la integración vial centroamericana y contribuirá al tránsito seguro y eficiente de personas y mercancías, optimizando la actividad turística y comercial entre ambos países. Como parte de los beneficios asociados a la construcción de la obra, la empresa contratista tiene el compromiso de generar empleos que incentiven la economía de esa zona.



Obras para el Puente Binacional en Sixaola



Trabajos de CHEC iniciarán por ampliación y rehabilitación de puentes

## Con orden de inicio ampliación y rehabilitación de Ruta 32

El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), dio en noviembre pasado orden de inicio a la empresa China CHEC, para empezar con los trabajos de ampliación y rehabilitación de 107 kilómetros de la ruta 32, entre el cruce de Río Frío y el centro de Limón.

Esta autorización le permite a CHEC importar maquinaria, instalar sus campamentos, plantas de asfalto, concreto y fuentes de materiales, limpiar el derecho de vía e iniciar la corta de árboles, entre otros, por lo que los primeros trabajos en el campo serán visibles a partir del mes de enero, cuando se inicie la ampliación y rehabilitación de los 36 puentes existentes a lo largo de este corredor.

En tanto CHEC avanza con estas primeras tareas, MOPT/ CONAVI se encargarán del financiamiento y reubicación de la mayor parte de los servicios públicos, ya sea en diseño, construcción o ambos, como una forma de garantizar que la obra no sufrirá atrasos por este aspecto.

También se realiza el estudio arqueológico solicitado como parte de los compromisos ambientales del proyecto, mismo que estará listo en el primer trimestre del 2018 y que se pretende realizar por zonas, en paralelo con los procesos de construcción, a fin de garantizar el resguardo del patrimonio cultural que pueda existir dentro del derecho de vía en los límites del proyecto.

Además, MOPT/ CONAVI en coordinación con el Sistema Nacional de Áreas de Conservación, formalizaron el protocolo para la corta de árboles del proyecto, en el que se consideran inventarios por zonas, previo a los trabajos de corta, así como los procedimientos para la disposición de los árboles, ya sean maderables o no maderables, para garantizar la transparencia del proyecto,

cumplir con la legislación nacional y lo estipulado en la Ley de Préstamo.

Para ejecutar la obra se tienen identificadas aproximadamente 1.400 propiedades que requieren ser expropiadas total o parcialmente, así como unos 700 casos de invasión al derecho de vía. No obstante, se planifican acciones tendientes a reducir la cantidad de expropiaciones en donde sea posible, a fin de que se agilice el proyecto.

### EL PROYECTO

Además de la construcción y rehabilitación de 107 kilómetros de carretera a cuatro carriles, desde el cruce de Río Frío hasta Limón, la obra contempla la construcción de 36 nuevos puentes y el reforzamiento de los existentes, así como de 13 pasos a desnivel y 11 retornos.

Está prevista la construcción de cinco intercambios ubicados en Río Frío, Guápiles, Siquirres, el acceso a la TCM y Moín, mientras que las intersecciones a nivel se construirán en el acceso a la ruta cantonal de Moín, el acceso al nuevo estadio de Limón, el entronque con la ruta 241 en Santa Rosa y el entronque a la ruta 36.

Destaca además, la inclusión como parte de la obra, de un componente de seguridad vial que garantiza la construcción de 24 puentes peatonales, bahías para autobuses, 18 accesos a calles existentes a la carretera principal y barandas tipo New Jersey, para separar los flujos vehiculares. Además se tendrán ciclovías, rutas marginales y sistemas de evacuación pluvial.

También se incluyen en el proyecto pasos de fauna aéreas y terrestres, en zonas identificadas en los estudios previos, que garantizarían la disminución en la muerte de animales por atropello durante la fase de operación de la carretera.

En esta obra se invierten \$465 millones, de los cuales \$396 millones son vía empréstito con el Eximbank de China y una contrapartida nacional por \$69 millones. La construcción de esta obra se extenderá por 34 meses,

esto sin contar el plazo adicional por eventos compensables incluidos en el contrato, CHEC podrá aplicarlos tras demostrarlo y posterior al análisis y aprobación de la Administración.



Ruta 32  
Río Frío



Actualmente en fase Preoperativa/Preconstructiva

## Con refrendo modificación del contrato para proyecto San José-San Ramón

Luego de que en octubre pasado la Contraloría General de la República refrendara la modificación al contrato para el Fideicomiso que permitirá la ampliación y rehabilitación de la carretera San José-San Ramón, el proyecto se encuentra en Fase Preoperativa/Preconstructiva.

Algunas de las actividades que se desarrollan en esta etapa se encuentran: Elaboración y formalización del Manual de Operaciones del Fideicomiso (MANOF), Conformación Unidad Administradora del Proyecto (UAP), Nombramiento de los representantes y conformación del Comité de Fiscalización, Supervisión y Vigilancia, Elaboración y formalización de los reglamentos, Elaboración y formalización de las Políticas de Inversión, Elaboración y formalización de los contratos de cesión, Contratación y desarrollo de los estudios de factibilidad técnica, ambiental, económica y financiera del Proyecto, necesarias y previas a la fase constructiva.

Se trata del primer fideicomiso carretero en el país, sustentado en una Ley de la República. Según el artículo 2 de Ley, el fideicomiso tiene como objeto planificar, financiar, diseñar, construir, rehabilitar, ampliar, operar y dar mantenimiento a la obra pública con servicio público denominada "Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales", que incluye las carreteras General Cañas y Bernardo Soto.

La obra deberá construirse, de acuerdo a la Ley 9292, cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que para estos efectos rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia, considerando cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación C, según el estándar técnico vigente para el diseño inicial. La longitud del corredor es de aproxi-



madamente 56 Km en su corredor principal, dividido en 3 secciones:

**Tramo I:** Carretera General Cañas, La Sabana hasta el intercambio de Circunvalación a la altura del Monumento del Agua.

**Tramo II:** Carretera General Cañas, entre el intercambio de Circunvalación a la altura del Monumento del Agua hasta el intercambio a la altura del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

**Tramo III:** Carretera Bernardo Soto: entre el intercambio a la altura del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría hasta la entrada a la ciudad de San Ramón.

En una segunda etapa, según el artículo 2 de la Ley, se contempla la construcción de las denominadas radiales, entre las que se encuentran: Río Segundo de Alajuela/San Antonio de Belén a dos carriles; la Radial Sarchí que conecta la Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, el tramo de intercambio con la Punta Sur de la nueva Carretera a San Carlos y la Interconexión a Heredia a dos carriles, siempre y cuando los estudios técnicos y financieros demuestren su viabilidad. Lo anterior sin perjuicio de que el fideicomiso considere pertinente incluir alguna de estas obras dentro de la primera etapa.

Conservación vial en asfalto y lastre

## Atención de la Red Vial Nacional

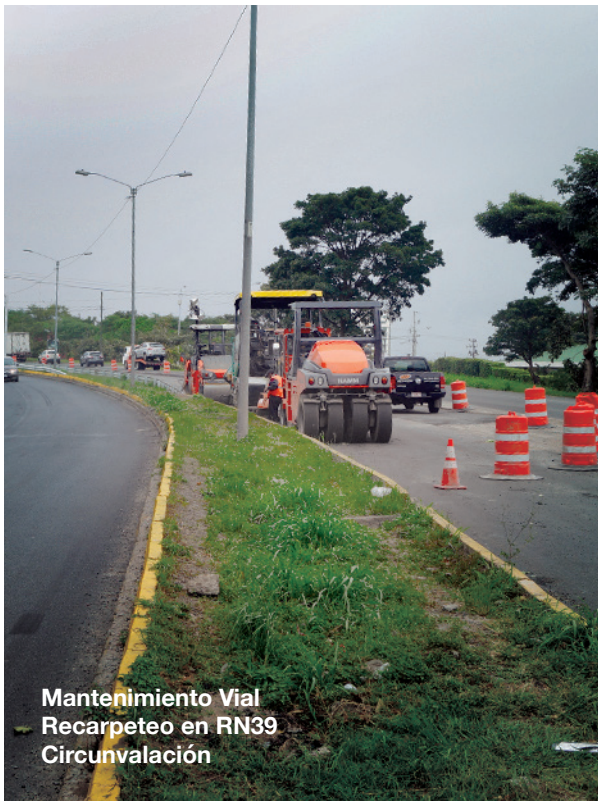
CONAVI prosiguió en su esfuerzo por garantizar el mantenimiento de la Red Vial Nacional Asfaltada para lo cual dispuso tanto de contrataciones directas autorizadas por la Contraloría General de la República como de los nuevos contratos de 4ª Generación que han entrado a operar durante el periodo, de manera progresiva para asegurar así la realización de las diversas actividades de mantenimiento en las 22 zonas en las que están divididos los 5.183,91km de Red Vial Nacional en asfalto.



A noviembre del presente año la Gerencia de Conservación de Vías y Puentes atendió en la Red Vial Nacional Asfaltada, un total de 5.267 km con mantenimiento rutinario (básico y con maquinaria), mantenimiento periódico y rehabilitación, demarcación y seguridad vial con una inversión cercana a los ¢80.000 millones.

Adicionalmente, se destinaron ¢10.000 millones al mantenimiento de 2.575 km de la Red Vial Nacional en Lastre y Tierra.

A continuación se detalla algunas de las intervenciones con inversiones más fuertes realizadas de enero a noviembre del presente año.



**Mantenimiento Vial  
Recarpeteo en RN39  
Circunvalación**

Ruta	Localidad	Km intervenidos	Intervención realizada	Inversión
1	Liberia	55,485	Reacondicionamiento de la calzada	¢7.702.963.439,08
1	Puntarenas	30,225	Conservación calzada de rodamiento, bacheo a profundidad	¢3.827.670.267,64
4	Los Chiles / Guatuso	16,16	Colocación de carpeta asfáltica y demarcación	¢2.884.655.367,25
126	San Carlos	11,81	Estabilización de taludes, mejoramiento del sistema de drenajes, colocación de carpeta asfáltica, demarcación	¢2.398.949.422,31
219	Cartago	32,785	Perfilado, carpeta y bacheo a profundidad parcial	¢2.376.977.913,87
1	Alajuela Norte	41,36	Bacheo a profundidad parcial con mezcla asfáltica en caliente	¢2.283.293.122,17
2	Sur-Sur	17,690	Sobrecarpeta asfáltica	¢2.276.641.386,07
253	Santa Cruz	19,65	Repavimentación y señalamiento de la ruta	¢2.174.622.357,58
256	Limón	18,35	Reacondicionamiento de la calzada, demarcación horizontal y rehabilitación del sistema de drenajes	¢1.969.846.074,31
Rutas de travesía	Cartago	16,65	Bacheo a profundidad parcial	¢1.920.624.786,92
141	Alajuela Sur	15,545	Pavimento bituminoso en caliente	¢1.855.432.607,24
239	Puriscal	21,33	Mejoramiento de ruta	¢1.791.545.630,91
21	Liberia	18,19	Pavimento bituminoso en caliente	¢1.163.699.288,28
137	Puriscal	9,2	Mejoramiento de ruta	¢1.149.993.395,80
241	Limón	12,4	Reacondicionamiento de la calzada (recuperado de la superficie de ruedo)	¢1.074.918.673,62
160	Nicoya	11,4	Repavimentación de la ruta	¢1.026.820.832,53
612	Buenos Aires	9+170	Rehabilitación de la ruta	¢1.024.431.054,54

Construcción de cuatro puentes primeras obras a ejecutar

## Iniciaron obras en comunidad indígena de Alto Comte

Con la construcción de 4 puentes, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en coordinación y con aportes de la Junta de Desarrollo Rural de la Zona Sur (JUDESUR) inició, a finales de noviembre, las obras de intervención en 11.2 kilómetros de camino para las comunidades indígenas de Comte, El Progreso y Alto Comte, ubicadas en la zona Sur-Sur del país, en el cantón de Golfito.

La contratación inicial para la ejecución de las obras está a cargo del Grupo de Acción Territorial “GAT- SUR” y los trabajos que fueron adjudicados en agosto a la empresa constructora MECO, contempla la construcción de los cuatro puentes, para lo cual Obras Públicas del MOPT aporta gran parte de los materiales como vigas, varillas de refuerzo, barandas y otros. Las estructuras se ubicarán, una sobre la quebrada Cuervito y otras tres sobre el río Comte.

Además, con la parte restante de los aportes de JUDESUR se construirán nuevos sistemas de drenaje, pasos de alcantarilla y alcantarillas de cuadro, cunetas y aceras peatonales en las cercanías a las zonas escolares y de salud. También se continúa en la gestión de búsqueda de los aportes faltantes para el asfaltado o tratamiento superficial en parte los 11.2 kilómetros de vía y para la placa huella en concreto planteada en los tramos del recorrido que presenta altas pendientes, así como la señalización horizontal y vertical, recomendada por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT.

En estos trabajos se invertirán más de €4 mil millones, de los cuales €2.34 millones fueron aportados por JUDESUR.

### MANTENIMIENTO

Las intervenciones del MOPT en la zona se han mantenido desde el 2014, ejecutando trabajos en la comunidad de Alto Comte, en coordinación con las municipalidades de Corredores y Golfito. Desde entonces y hasta la fecha se han invertido en estas labores casi de €960 millones, recursos que han sido aportados por MOPT y contrapartidas de los gobiernos locales.

Durante estos años el Ministerio ha realizado trabajos de bacheo mecanizado, conformación de superficies, relastrado, limpieza de derrumbes, labores de mantenimiento y pasos de alcantarillas.

A través de la Dirección de Ingeniería de Tránsito, se revisó los anchos de la vía y se identificó los lugares cercanos a los centros educativos y de salud para ubicar las señales verticales y obras de seguridad. Por parte de las Direcciones de Ingeniería y Puentes de la División de Obras Públicas, se realizó todos los estudios para el diseño de los puentes, de la estructura de pavimentos y de todo lo requerido para las mejoras de la superficie de ruedo, otros drenajes y obras menores.

Entre las acciones realizadas también está el estudio geotécnico que permitió la identificación de las zonas inestables donde se construirán las estructuras de contención requeridas, así como los levantamientos topográficos para la construcción de los cuatro puentes.

Con este cambio radical que tendrá el camino 6-07-209 en Golfito, que va de COMTE a ALTO COMTE, otras instituciones del sector estatal optimizar los servicios de electricidad, telefonía, salud y educación, entre otros.



En puentes y otros materiales MOPT invierte  
¢1,590 millones

## Colocación de estructuras bailey y mejora en rutas de reserva indígena en Valle de La Estrella

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes en alianza con INDER, puso en servicio dos puentes tipo bailey ubicados en el Valle de La Estrella. En ambas estructuras el MOPT invirtió ¢1.590 millones, cada estructura se compone de 3 tramos de 54,86 metros.

La primera estructura sobre el río Suruy en la comunidad indígena Tayní/ Cabecar, entró en servicio en agosto pasado y el segundo puente sobre el río La Estrella se concluyó este mes.

Dentro de los aportes del MOPT también se contabilizan materiales como pilotes, el servicio de hincado de los mismos, acero para los bastiones de ambos puentes y la construcción de accesos para los equipos de hincado de pilotes, en tanto INDER se encargó de la construcción, dirección, rellenos y señalización requeridos para ambas estructuras.

Complementariamente al aporte de los puentes y materiales para su construcción, la División de Obras Públicas del MOPT realizó la intervención de 10.5 kilómetros de rutas en lastre, empleadas por las comunidades indígenas del Valle de La Estrella, con una inversión estimada de ¢93.4 millones, trabajos necesarios para mantener la transitabilidad en los caminos y asegurar el acceso de esas comunidades a servicios básicos.

Las intervenciones realizadas por personal y maquinaria de la Dirección Regional de Limón permitieron mejorar la condición de rudo de las rutas en lastre de comunidades como Alto Coen, Vesta y Barrio el Progreso.



Huracán Otto y Tormenta Nate

## MOPT/CONAVI atienden afectaciones causadas por emergencias naturales

El impacto tanto del Huracán Otto como de la Tormenta Tropical Nate permitió al MOPT/ CONAVI, demostrar su capacidad de trabajo al restituir las condiciones de tránsito sobre los corredores impactados, facilitando el ingreso de los cuerpos de socorro e instituciones del Estado y privadas que apoyaron con el suministro de alimentos, agua potable y medicamentos.

Los equipos y personal de Obras Públicas, Edificaciones Nacionales, Emergencias y Desastres, Conservación Vial del CONAVI, Aviación Civil, Obras Portuarias, Policía de Tránsito y Dirección de Puentes, trabajaron junto a las autoridades superiores para instrumentar las acciones de primer impacto para la movilización de maquinaria y personal, el pago de viáticos, la flexibilización de trámites administrativos y la disponibilidad de combustible, que posibilitaron trabajar de manera continua y atender los daños provocados por Otto en más de 394 puntos, correspondientes a unas 92 rutas de la red vial nacional, despejando así el paso para que los cuerpos de socorro pudieran atender a las personas y comunidades afectadas.

La estimación de daños en carreteras, puentes y alcantarillas, sólo en los cantones delimitados en el Decreto de Emergencia, ascendió a los ¢8.602 millones, en carreteras, puentes y alcantarillas. Como parte de las acciones de primer impacto se contabilizaron inversiones por el orden de los ¢3.064 millones.

Con la Tormenta Tropical Nate se registraron unos 640 daños en 133 rutas nacionales, atendidos mediante la combinación de esfuerzos y maquinaria tanto del MOPT como contratada por CONAVI.

Tras unos dos meses de intenso trabajo sobre los corredores viales impactados, a noviembre de 2017, se

atendieron 557 daños con paso abierto en 102 rutas, 65 puntos correspondientes a 20 rutas nacionales mantienen paso regulado y prosiguen los esfuerzos para resolver 13 puntos con cierre en 11 rutas. La estimación de costos para las obras de primer impacto la estima CONAVI en ¢21.728 millones. La recuperación y/o reconstrucción de la infraestructura impactada por Nate representará un importante reto para la próxima administración.

### Intervenciones durante emergencia por Tormenta Nate



## CONCESIONES

Primeras 40 hectáreas de TCM han emergido del mar

### Avanza construcción de primera Megaterminal portuaria especializada en el manejo de contenedores

Un notorio avance alcanzó la primera de tres etapas de la mega terminal portuaria especializada en el manejo de contenedores que se construye en el puerto de Moín, que presenta un 79.6% de avance y albergará los dos primeros puestos de atraque que estarían en operación para febrero de 2019.

En esta primera fase (se construirán 80 hectáreas en total) se invierten en obra civil €159,937 millones de un total de €621,683 millones (aprox. \$1.000 millones) que requerirá la construcción de la nueva terminal. La obra pone en servicio 650 metros de muelle con una profundidad de 14,50 metros, contará con 6 grúas pórticas (Super Postpanamax), una dársena de giro de 450 metros con capacidad para más de 4000 contenedores de carga refrigerada.

Como parte de los trabajos concluidos destaca la fabricación de alrededor de 16.206 X-Block, utilizados para formar una barrera o coraza que protege la plataforma de la TCM del embate de las olas, generando áreas serenas para el atraque de las embarcaciones.

En la ejecución de las obras se mantiene un seguimiento estricto del componente ambiental, para lo cual se realizan informes y pruebas que permiten verificar el cumplimiento de los aspectos contenidos en el Estudio de Impacto Ambiental (EslA). El seguimiento está a cargo



Terminal de Contenedores de Moín

de un grupo de profesionales expertos en el tema ambiental, biológico, marítimo, geológico y civil.

La supervisión de la obra está a cargo del consorcio español Boma- Impasa- Cicsa- Alatec, que no sólo revisó y validó los diseños, sino que supervisa su desarrollo.

Las otras dos etapas o fases constructivas denominadas en el Plan Maestro como etapas, 2B y 3 se construirán de acuerdo con el crecimiento de volumen que experimente la nueva terminal.

La fase 2B corresponde a un área de 20 hectáreas, iniciaría cuando la terminal alcance una atención de más de 1.5 millones de TEUs por año, adicionando 250 metros de muelle con una profundidad de 16 metros, agregando 2 grúas pórticas (Super Postpanamax) e incrementando la dársena de giro a 600 m con lo cual se aumentará a más de 6000 la capacidad de manejo para contenedores de carga refrigerada.

La fase 3 también sumará otras 20 hectáreas que están proyectadas para cuando se alcance una atención de más de 2.5 millones de TEUs por año. Se tendrán 600 m de muelle adicionales con una profundidad de 16 m, se agregará 1 grúa pórtica (Super Postpanamax), la dársena de giro se mantendrá en 600 m y aumentará la capacidad para contenedores de carga refrigerada a más de 8.000.

Al final de las tres fases se contará con un área de 80 hectáreas de relleno, las cuales estarán confinadas por un rompeolas y diques de 3,907 metros de longitud.



## MOPT-CNC valoran propuesta de ampliación de Ruta Nacional N° 27

La propuesta de ampliación de la Ruta Nacional N° 27 se encuentra definida en la cláusula 2.18 del Contrato de Concesión, como una inversión consustancial al Contrato, cuyo proceso deberá iniciarse cuando en alguna sección de la ruta se determine que la relación volumen/capacidad es igual o superior a 0.7.

La propuesta conceptual inicial para la ampliación de la Ruta Nacional N° 27, San José-Caldera presentada por la Sociedad Concesionaria fue valorada por un Comité Técnico Interinstitucional integrado por representantes de: LANAMME, CONAVI, CNC, MOPT, CFIA, Colegio de Geólogos y Cámara Costarricense de la Construcción (CCC).

Tras comunicar el informe elaborado por el Comité Técnico Interinstitucional a la propuesta conceptual presentada por la Sociedad Concesionaria; se solicitó la presentación del anteproyecto de la ampliación, propuesta que se encuentra en trámite institucional pertinente.

Con el proyecto de ampliación de esta ruta se espera mejorar la condición de tránsito y de funcionalidad de la ruta, dando prioridad a la solución de puntos de congestión en la Sección I del Proyecto, donde se presentan reducción del número de carriles. En general, el proyecto de ampliación contempla:

- Sección I: ampliar a 6 carriles desde el Intercambio de la RN N° 39 hasta el Intercambio de Ciudad Colón, incluyendo el mejoramiento de las intersecciones de Escazú y Santa Ana.
- Sección II: ampliar a 4 carriles desde el Intercambio de Ciudad Colón hasta el Intercambio de Orotina.
- Sección III: ampliar a 4 carriles desde el Intercambio de Orotina hasta el Intercambio de Pozón.



El Consejo Nacional de Concesiones tiene proyectado concluir las evaluaciones técnicas, financieras y jurídicas del proyecto de ampliación de la RN N° 27, en el transcurso del año 2018; insumos necesarios para la materialización de una addenda al Contrato de Concesión, documento que requiere refrendo de la Contraloría General de la República.

## Canal Seco Interoceánico completó verificación de documentos e inicia prefactibilidad

Como parte de una primera etapa de Postulación, el Consejo Nacional de Concesiones completó la verificación de documentos de la iniciativa privada que promueve el diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento del “Canal Seco Interoceánico de Costa Rica CAN-SEC”, con un valor estimado de \$16.000 millones. El proceso continuará con la constitución del fideicomiso con el fin de proseguir con las demás actuaciones administrativas tendientes a avanzar con los estudios del proyecto y la contratación de la Gerencia de Proyecto y la EIAT - Empresa de Ingeniería y Asistencia Técnica para la realización de los estudios de factibilidad técnica, legal, financiera, ambiental y socioeconómico.

La propuesta presentada por firma CANSEC COSTA RICA CRCRC, S. A., plantea la construcción de 315 kilómetros de vías, en cuenta una carretera con 10 carriles y dos líneas férreas operativas, con capacidad para movilización de contenedores a doble altura, con el fin de agilizar el trasiego de mercadería contenedorizada entre los océanos Atlántico y Pacífico, Oriente y Occidente, al tiempo de crear un gran proyecto para el desarrollo sostenible del país.

Esta iniciativa también incluye otras infraestructuras conexas que brindan una solución real de intermodalidad del transporte. Además, plantea la construcción de plantas hidroeléctricas que permitan la independencia energética, así como la creación de 28 comunidades en áreas de influencia del proyecto que va desde Santa Elena de La Cruz, pasando por Upala, Guatuso, San Carlos y Grecia en Alajuela. Asimismo, abarca territorios de Sarapiquí de Heredia y los cantones limonenses de Pococí, Guápiles y Siquirres.

Cuatro fuertes grupos de inversionistas han mostrado su interés en financiar la obra. Se estima que a finales de 2018 se tendrían los estudios que demuestren la factibilidad del proyecto. Se necesitarían otros 18 meses para el proceso licitatorio y tres años de construcción a partir de la orden de inicio.

Uno de los elementos más destacables del proyecto, es que el canal seco tendría la capacidad de generación de fuentes de empleos tanto directos como indirectos, calculados en 80.000 puestos directos en todo el país.

## **Megapuerto de Transferencia de Atlántico (AMEGA) promueve modernización de los puertos de la Región Caribe**

También desde el CNC, se dio inicio a la segunda etapa y final de Proposición de este proyecto de iniciativa privada planteado por Americas Gateway Ltda (AMEGA) y que propone el diseño, financiamiento, construcción, operación, mantenimiento de una terminal de trasbordo de contenedores en la costa Atlántica de Costa Rica, por un monto cercano a \$650 millones.

El proyecto plantea como componentes esenciales una terminal de trasbordo de contenedores, que se construirá utilizando material dragado del lecho marino, for-

mando un canal y un área de giro de profundidad suficiente para permitir el acceso de los barcos más grandes actualmente en operación.

El tamaño de la terminal se estima en 40 hectáreas de terreno y un rompeolas de 800 m. Estará ubicada en su totalidad en tierras ganadas al mar, evitándose la adquisición o expropiación.

Como parte de los avances, se contrató a la Gerencia de Proyecto y a la Empresa de Ingeniería y Auditoría Técnica (EIAT), dándose la orden de inicio en diciembre de 2016. Con ello, ambas partes (Estado y privado) cuentan con sus respectivos equipos técnicos para la elaboración y revisión de los diferentes estudios de factibilidad técnica, legal, financiera, ambiental y socioeconómico.

La previsión por parte del CNC es que una vez concluidos los estudios, inicie en el 2019 el proceso de licitación pública internacional bajo la figura de la concesión.

financiamiento, construcción, operación, mantenimiento de una terminal de trasbordo de contenedores en la costa Atlántica de Costa Rica, por un monto cercano a \$650 millones.

El proyecto plantea como componentes esenciales una terminal de trasbordo de contenedores, que se construirá utilizando material dragado del lecho marino, formando un canal y un área de giro de profundidad suficiente para permitir el acceso de los barcos más grandes actualmente en operación.

El tamaño de la terminal se estima en 40 hectáreas de terreno y un rompeolas de 800 m. Estará ubicada en su totalidad en tierras ganadas al mar, evitándose la adquisición o expropiación.

Como parte de los avances, se contrató a la Gerencia de Proyecto y a la Empresa de Ingeniería y Auditoría Técnica (EIAT), dándose la orden de inicio en diciembre de 2016. Con ello, ambas partes (Estado y privado) cuentan con sus respectivos equipos técnicos para la elaboración

y revisión de los diferentes estudios de factibilidad técnica, legal, financiera, ambiental y socioeconómico.

La previsión por parte del CNC es que una vez concluidos los estudios, inicie en el 2019 el proceso de licitación pública internacional bajo la figura de la concesión.



# Transportes

## Plan para Pacificar Vías busca poner alto a la violencia en carretera

A partir de la valoración de lo actuado por las distintas instituciones que intervienen en la atención de la problemática generada por los accidentes y muertes en carretera, y como resultado de la Directriz emitida por el Presidente Luis Guillermo Solís, se definieron 89 iniciativas a trabajar en el corto, mediano y largo plazo, para enfrentar de manera efectiva e integral las muertes por accidentes de tránsito, un problema de salud pública a nivel mundial.

La iniciativa, denominada “Plan para Pacificar las Vías”, pone énfasis en el necesario cambio cultural y social de los usuarios de las vías públicas, independientemente se trate de conductores o peatones, para que asuman un rol responsable que prevenga comportamientos que degeneran en accidentes de tránsito, lesiones o pérdida de vidas, con alto impacto económico para las instituciones que participan en su atención y en general para la economía del país.

El Plan integra en un frente común acciones de los Ministerios de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Salud, Educación, Cultura y Juventud, Deporte, el Viceministerio de Paz, la Caja Costarricense de Seguro Social, el Instituto Nacional de Seguros, la Dirección Nacional de Desarrollo Comunal (DINADECO), el Instituto Costarricense del Deporte y Recreación (ICODER), Aliarse para el Desarrollo y grupos de la sociedad civil organizada, entre otros.

Además, el diseño del Plan considera 7 pilares fundamentales entre reformas legales, programas educativos,

control policial, promoción de la salud, programas de sensibilización, el sistema de atención de accidentes e infraestructura.

Algunas de estas acciones incluyen, en el área de las reformas legales, el Decreto de Seguridad Vial 33148-MOPT, mediante el cual se incorpora el componente de seguridad vial en todas las contrataciones de nueva infraestructura carretera, compromiso que han venido honrando el MOPT/CONAVI, particularmente en corredores ya construidos como Cañas-Liberia y Bajos de Chilamate-Vuelta de Kopper; el “Reglamento para el Cierre y Utilización para las Vías Público-terrestres”, que favorece el desarrollo de las alternativas de movilidad no motorizada; evaluaciones y reformas a la Ley de Tránsito.

Asimismo considera al Observatorio de Seguridad Vial, ya existente en el Consejo de Seguridad Vial, que sobre la base de información estadística orienta la toma de decisiones en materia de políticas de seguridad vial, contenidos de las campañas educativas, precisar su impacto y dar seguimiento oportuno a las acciones implementadas por las distintas instituciones involucradas en el tema.

Para los programas de educación, el Plan planteó la necesidad de incorporar de manera permanente la difusión de principios básicos de educación y seguridad vial, en centros de trabajo y extensivo a organizaciones de la sociedad civil.

También como parte del área de control policial, se incluyó el fortalecimiento de operativos en carretera, integrando a la Policía de Tránsito, la Fuerza Pública y la Policía Municipal.



Ciclovía urbana  
La Sabana-San Pedro

En el área de promoción de la salud, se consideró fortalecer el “Programa Domingos Familiares sin Humo”, la Semana Nacional de la Educación Vial en los centros educativos del 19 al 23 de junio y el Programa Empresas Seguras, que ha venido desarrollando el COSEVI.

En el eje de programas de sensibilización, el Plan propone la realización de campañas de comunicación masiva, orientadas a posicionar mensajes que induzcan el cambio cultural y de comportamientos que se ha detectado generan accidentes y muertes en carretera.

En lo relativo al sistema de atención de accidentes, se incluyó un acompañamiento profesional con el componente de sensibilización de los accidentados y una articulación de las autoridades del Ministerio de Salud, CCSS e INS, para la oportuna la atención de las víctimas de accidentes y sus familiares.

Finalmente en el eje de Infraestructura, se incorporó la cicloavía La Sabana-UCR, como parte de una iniciativa conjunta de las Municipalidades de San José y Montes de Oca.

Sectorización y cobro electrónico, componentes estratégicos de la modernización del transporte público

## **MOPT y operadores de transporte articulan ruta para implementar Decreto de Sectorización**

Mediante el Decreto Ejecutivo 40186-MOPT, publicado en febrero pasado, el MOPT definió los protocolos de presentación para las propuestas sobre el proceso de reforma y modernización del transporte público.

Además, el Decreto sobre la ejecución de “Políticas y Estrategias para la Modernización y Sectorización del Transporte Público en la Modalidad de Autobuses en el Área Metropolitana”, conformó un equipo técnico de ex-

pertos en el tema vial para recibir y analizar las recomendaciones y propuestas.

Asimismo la iniciativa dispuso la creación de una Unidad Ejecutora para implementar el proceso y que ha venido realizando reuniones con participación de los operadores entre ellos: Guadalupe Limitada, Metrocoop, CORSA, Coopana, Tapachula, Discar, Temsa, Transportes San Gabriel, Transporte Hermanos Chacón, Autotransportes Desamparados, Transportes El Carmen, Transmasoma, Transportes Guilal, Autotransportes San Antonio, Transru, entre otras.

## **Suscrito convenio de cooperación para desarrollar sistema de pago electrónico en transporte público**

También como parte de los aportes decisivos a la modernización del transporte público, se suscribió el Convenio de Cooperación para el desarrollo del Sistema de Pago Electrónico en el transporte público, modalidades autobús y ferrocarril, que integra esfuerzos del MOPT, INCOFER, ARESEP y el Banco Central.

Para la instrumentación del sistema, el convenio estableció la conformación de un Comité Director y un Comité Coordinador. El primero, responsable del liderazgo del proyecto, está integrado por los jefes de las instituciones (MOPT-INCOFER-ARESEP-BCCR) y el segundo a cargo de la ejecución, por etapas, con participación de distintas áreas técnicas bajo la dirección del Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial.

El desarrollo del sistema de pago electrónico se considera un mecanismo fundamental para que la prestación de los servicios de transporte público, en las modalidades consideradas en el convenio, cumplan con principios de calidad, oportunidad, continuidad y confiabilidad.

Instrumentar el pago electrónico es indispensable para desarrollar y consolidar el proceso de modernización del transporte público propuesto desde el Decreto Ejecutivo 28337-MOPT y desde la renovación de concesiones del año 2.000, es además un impulsor para integración tarifaria y operativa, propuestas mediante la sectorización, troncalización e intersectoriales.

El desarrollo del proyecto de pago electrónico conlleva beneficios para los usuarios a quienes facilita un acceso expedito al servicio, dándoles además mayores condiciones de seguridad, pues ya no manejan efectivo, beneficio que también aplica para las empresas autobuseras a quienes les representa menores costos operativos que los que les impone manejar billetes y monedas.

De igual forma hay beneficio para las entidades que ejercen funciones de regulación y fiscalización, dado que el pago electrónico generará información confiable sobre la actividad transaccional del sector, necesaria para la toma de decisiones.

Asimismo, se da un impacto positivo para la economía, producto del empleo de mecanismos electrónicos de pago que sustituirán las transacciones con efectivo.

### **PRIMERAS ACCIONES**

En agosto pasado se implementaron una serie de cambios viales como parte del Plan de Reordenamiento Vial en el Cantón de Tibás, desarrollado en forma conjunta por Ingeniería de Tránsito del MOPT y la Municipalidad de Tibás. Los cambios procuraron no sólo el mejor aprovechamiento de la infraestructura vial existente sino además priorizar el paso del transporte público mediante la creación de carriles exclusivos.

Según las valoraciones del LANAMME estos cambios, donde se incluyó la creación de carriles exclusivos para autobuses, representan 12.924 horas de ahorro mensual para los usuarios.

Las acciones tomadas en Tibás, son parte de un plan integral de la troncal 1, San José-Tibás-Santo Domingo-San



Pablo de Heredia, para agilizar los tiempos de traslado y la priorización del transporte público. Dentro de los planes a futuro está la ampliación de la ruta nacional 5, el reordenamiento vial en Santo Domingo y en San Pablo.

Alianzas estratégicas COSEVI-Ingeniería de Tránsito-Policía de Tránsito

## Inversiones COSEVI para el fortalecimiento de la Seguridad Vial

Bajo un enfoque multisectorial que buscó integrar a distintos sectores de la sociedad civil y usuarios de las vías públicas, el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) intensificó su accionar en los cantones de riesgo donde se concentra la mortalidad producto de accidentes de tránsito.

Paralelamente aportó recursos al MOPT para la adquisición de equipos que buscan mejorar la seguridad vial en las carreteras y fortalecer las acciones de control y vigilancia por parte de la Policía de Tránsito.

En la siguiente tabla se detallan las obras más importantes

Puentes Peatonales COSEVI				
Ubicación	Longitud	Material	Estado	Costo
La Lima, Cartago, Ruta 2	30 m	Acero	Listo	¢226.819.395,47
Barrio Tournón, Ruta 32	35 m	Acero	Listo	¢256.550.026,30
C. T. Profesional Pococí, R 247	10 m	Concreto	Traslado servicios	¢222.173.989,22
Brasil de Mora, R 22	35 m	Concreto	Listo	¢143.252.461,80
Paseo de las Flores, Heredia, R3	29 m	Concreto	Listo	¢264.564.870,45
<b>La Galera, Curridabat, R2</b>	<b>49 m</b>	<b>Concreto</b>	<b>Listo</b>	<b>¢272.452.677,27</b>
Escuela La Marina, Pococí, R 32	20.5 m	Concreto	Listo	¢219.286.718,56
Plaza Monte General, Pérez Z., R 2	26.5 m	Concreto	Listo	¢241.419.945,30
Radial Alajuelita, Hatillo 2 y 8, R 177	57 m	Acero	Listo	¢136.000.000,00
Playa Herradura, Garabito, R 34	40 m	Acero	Listo	¢256.000.000,00
				<b>¢2.238.520.084,37</b>

Inversión por ₡272 millones

## En servicio puente peatonal en la antigua Galera

El puente peatonal sobre la carretera Florencio del Castillo, en el sector de la antigua Galera, en Curridabat, se encuentra en servicio desde agosto pasado, tras la conclusión de las obras pendientes con una baranda de protección.

El puente, con 49 metros de pasarela, y un valor total de ₡272 millones, fue construido en concreto y cuenta con todas las condiciones que permiten acceso universal, es decir, para que personas incluso en sillas de ruedas o con problemas de movilidad puedan usarlo. En el sitio se construyó además una bahía para autobuses.

Esta estructura forma parte de una inversión global en 10 pasos peatonales por el orden de los ₡2.238 millones. Sólo queda pendiente la estructura que se construirá frente al Colegio Técnico Profesional de Pococí, en la ruta nacional 247, con un costo de ₡222 millones.

Respecto al puente en Pococí, se espera el traslado de servicios públicos por parte de las empresas responsables para poder iniciar la construcción.

## Dirección General de Ingeniería de Tránsito

A lo largo de 99,3km de carreteras nacionales, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito realizó labores de demarcación horizontal, instalación de captaluces y colocación de señales verticales, con énfasis en cantones con mayor accidentalidad y muertes. Además de otras rutas nacionales que presentan altos flujos vehiculares, condiciones geométricas y climáticas adversas o son la única ruta que comunica dos o más comunidades.

En estas labores se invirtieron a lo largo de este 2017, ₡195.650.000 recursos COSEVI.

Además con recursos del MOPT se ejecutaron las siguientes labores:

Trabajos realizados	Cantidad	Costo
Kilómetros demarcados	220	₡381.582.078,00
Señales colocadas	4.200	₡228.954.480,00
Señales reparadas	5.900	₡348.038.940,00
Semáforos instalados	37	₡474.790.396,80
Semáforos con reporte reparados	1.450	₡430.828.323,60

## Para el 2022 se proyecta abarcar todo el sistema 50% de Sistema Centralizado de semáforos funciona con energía solar

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT concluyó en noviembre pasado la colocación de sistemas fotovoltaicos en 76 intersecciones semaforizadas ubicadas en San José, estos dispositivos permiten que los semáforos funcionen con energía limpia, en este caso proveniente del sol.



Con esta intervención se completa la III fase del proyecto MOPT-COSEVI, que suma ya 235 intersecciones, es decir el 50% de los cruces que componen el Sistema Centralizado de Control de Tránsito (SCCT) y que representa una inversión aproximada a los \$3 millones.

Con este plan se invertirán otros \$3 millones para completar en el año 2022 las fases IV, V y VI, con las que se abarcará el total de intersecciones que componen el SCCT, es decir 474 cruces ubicados en San José, Alajuela, Heredia y Cartago.

El proyecto tiene como fin mejorar la seguridad vial en los diferentes sectores donde se ubiquen los sistemas, dado que ante eventuales cortes eléctricos o apagones los semáforos no se verían afectados, con lo que se prevé evitar accidentes de tránsito y congestiones innecesarios. Además, el funcionamiento de estos sistemas con energía limpia representa un importante ahorro en consumo eléctrico que se reduce en aproximadamente un 80%.

Además del panel solar, se colocan baterías de litio que permiten almacenar energía para que los dispositivos funcionen en promedio 14 horas con ausencia de luz solar, si por alguna razón esta carga no es suficiente, de manera automática se conecta al sistema eléctrico por lo que nunca se interrumpe su funcionamiento.

En los estudios previos a cada etapa del proyecto se valoran dos aspectos fundamentales, la radiación solar en el punto y los obstáculos que puedan rodear el sistema (árboles y edificios principalmente). Con base al diseño de las horas de sol, se determina la cantidad de paneles y baterías a colocar en cada intersección.

91 intersecciones se mejorarán con dispositivos de seguridad vial

## Próximo año iniciará intervención de cruces ferroviarios

A inicios de 2018, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, intervendrá un total de 91 cruces ferroviarios gracias al convenio que actualmente se desarrolla entre el Consejo de Seguridad Vial y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer).

Las obras incluyen la instalación de semáforos, barreras de seguridad (agujas), señalamiento vertical y la remoción de las señales existentes en las intersecciones.

La adjudicación de estas obras a la empresa Fapcom-Electrans, ya cuenta con el refrendo de la Contraloría General de la República, por lo que una vez establecido el convenio entre COSEVI e INCOFER, se daría orden de inicio a los trabajos.

El proyecto contempla el suministro e instalación de 42 semáforos en los corredores de Pavas-Curridabat y San José-Heredia, y 49 dispositivos más en la ruta del tren que va desde San José hasta Cartago. Se invertirán \$4.500 millones aportados por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).

Estas intervenciones mejorarán sensiblemente la seguridad vial en cada uno de los cruces, pues se espera que los conductores sean más respetuosos del derecho de vía del tren y perciban su presencia, con lo que se reduciría el riesgo de accidentes de tránsito entre el tren y otros vehículos que comparten las vías.

Este año se contabilizan 16 cruces

## Continúa plan para demarcar intersecciones peligrosas ubicadas en el GAM

Con el fin de mejorar la seguridad vial en intersecciones consideradas como peligrosas por los altos volúmenes de tránsito o índices de accidentabilidad que presentan, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT continúa con la demarcación de este tipo de cruces en el Gran Área Metropolitana (GAM).

El proyecto financiado con recursos del Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) proyecta intervenir al 2019, un total de 90 intersecciones de este tipo, todas localizadas en la GAM (Alajuela, Cartago, San José y Heredia). Las primeras 24 se completaron el año pasado.

En mayo de 2017 inició la demarcación de 30 intersecciones más, de las cuales a diciembre se completaron 16. El total de intersecciones demarcadas se terminarían en el primer trimestre del 2018. En total en los 54 cruces (2016 y 2017), se invieron \$188 millones.

Es importante resaltar que la demarcación se realiza con pintura termoplástica, material de mayor durabilidad, cuya vida útil podría alcanzar entre tres y cinco años, dependiendo del estado del pavimento.



Para fortalecer la vigilancia y control en carretera

## Policía de Tránsito invirtió €688 millones en equipos

Sonómetros, analizadores diésel y gasolina, cámaras de vídeo, así como radares láser, Hand Helds y motocicletas son parte de los equipos que adquirió la Policía de Tránsito con recursos aportados por el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), para fortalecer las labores de control, regulación y vigilancia en carretera.

Los sonómetros (20 unidades) y los analizadores de diésel y gasolina (6 de cada uno) permiten controlar de mejor forma elementos contaminantes en carretera, emitidos por los vehículos, como son el exceso de ruido y de gases automotrices nocivos, respectivamente.

También, se adquirieron 37 cámaras de vídeo, con un valor de €625.000 cada una, que facilitan ejercer un mayor control sobre la labor de los oficiales de tránsito en carretera y tener material audiovisual que sirva en caso necesario para comprobar o desestimar acusaciones contra los oficiales o como prueba contra el infractor.

Los tres radares láser permitirán reforzar los trabajos de control de velocidad en las vías. El abuso de la velocidad es, todos los años, la principal causa de muerte en carretera.

El paquete por €688 millones se complementa con la adquisición de 185 Hand Helds, que son los dispositivos que se utilizan para confeccionar boletas de manera digital y que le facilita a cada oficial descargarlas de forma más diligente en las computadoras, agilizando su registro.

También se adquirieron 6 motocicletas, con un valor individual de €8 millones y 6 microbuses para el traslado de detenidos con valor total estimado en los €158 millones. Tanto estos vehículos como el resto del equipo fueron distribuidos a lo largo del país, según las necesidades de cada región.



## Consejo de Transporte Público

Dentro de las acciones más importantes materializadas por este Consejo durante el año se encuentran:

### CENTRO DE LLAMADAS O CALL CENTER

A inicios de este mes se implementó un centro de llamadas (call center), mediante el cual los usuarios de los servicios de transporte público pueden realizar las denuncias respectivas en cuanto a la calidad del servicio que reciben (autobuses, taxi, seetaxi y microbuses). Esto como parte de la función fiscalizadora, que por Ley debe realizar el CTP.

Este centro de llamadas, a través de la línea 2586- 9090, es también un medio para atender las consultas sobre los trámites que se realizan en el CTP.

Con esto los usuarios cuentan con un servicio especializado, se atiende con mayor rapidez la denuncia y los tiempos de espera son menores. La información generada a través del centro de llamadas, incrementará las oportunidades de la institución para fiscalizar y mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios.

### CENTRO DE MONITOREO

Mediante la implementación de un sistema centralizado con cámaras en diferentes cantones del país, el CTP inició a finales de este mes el monitoreo de los recorridos de las unidades de transporte público, lo que permite atender las denuncias de los usuarios relacionadas con incumplimientos en recorridos, paradas y horarios, negativa de brindar el servicio a adultos mayores o personas con discapacidad, entre otros.

El fin de este sistema es brindarle seguridad a los usuarios de que el servicio que reciben se ajusta a los parámetros de calidad establecidos por la institución.

### **COLOCACIÓN DE 1.700 GPS EN UNIDADES DE BUSES**

Los usuarios de buses de ruta regular podrán consultar desde su teléfono inteligente la ubicación de la unidad y el tiempo de espera para que el autobús pase por el lugar donde se encuentra.

Esto es posible gracias a la colocación de 1.700 dispositivos de posicionamiento global (GPS) que tendrán las unidades de ruta regular y mediante una plataforma electrónica se verificará el cumplimiento del servicio que debe prestar cada empresa. A mediados de diciembre de 2017 se habían instalado el 60% de los dispositivos y se estima que para finales de año se complete la colocación de todos.

De esta manera se busca garantizar el cumplimiento de los esquemas operativos de los diferentes concesionarios de autobús. Además, el uso de estos dispositivos, agilizará la labor de los funcionarios del Departamento de Inspección y Control del CTP, disminuyendo el tiempo de análisis y diagnóstico ante reportes o denuncias

de los usuarios del transporte público, e inclusive para los concesionarios, quienes podrán tener acceso a la plataforma electrónica con el objetivo de que realicen gestiones de control y que incluyan la ubicación en tiempo real de las unidades.

Se espera que el 100 % de la flota nacional de buses cuente con este dispositivo a mediano plazo.

### **DIGITALIZACIÓN DE EXPEDIENTES**

El CTP está dando un salto importante con la digitalización de los expedientes (aproximadamente 2.500.000) de buses de ruta regular, taxis, seetaxi y permisos especiales, de esta manera se contará con la información histórica, así como los datos de los concesionarios en formato digital. A la fecha se han digitalizado el 75% de los documentos.

El material conformará un expediente único digital que será utilizado por las diferentes áreas que prestan el servicio al usuario final, como Plataforma de Servicios, Departamento de Concesiones y Permisos, Dirección de Asuntos Jurídicos, Departamento de Regionales, Sedes Regionales, Dirección Ejecutiva y Auditoría Interna.

Este avance es el inicio de la era digital del CTP la cual busca simplificar los trámites, reducir el tiempo de búsqueda de expedientes, mejorar la disponibilidad, seguridad, transparencia, control y eficiencia de la información.

### **CÁMARAS DE USO CORPORAL**

Con el fin de documentar las inspecciones que realiza el CTP por oficio o denuncia del usuario, se está implementando la utilización de una cámara portátil para registrar todas las evidencias que sirvan de respaldo a la hora de sustentar los informes técnicos.

De esta manera los inspectores del CTP podrán grabar si una empresa autobusera está incumpliendo con las paradas establecidas, si la unidad cuenta con rampa, si el bus hace una ruta no autorizada o bien, si los prestatarios de servicio acatan o no las disposiciones de los funcionarios de la entidad.

Con la información que se genere se incrementarán las oportunidades de la institución para fiscalizar y mejorar la calidad del servicio que reciben los usuarios. Se estima que los dispositivos se empiecen a utilizar a finales del próximo año.



## **AEROPUERTOS**

### **AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER QUIRÓS**

En el Daniel Oduber Quirós, de Liberia, la administración asumida por la empresa CORIPORT, en concordancia con las necesidades de expansión de esta terminal aérea, inició en 2017, la ampliación de las salas de abordaje, de recepción de equipaje, espacios comerciales, entre otras, con una inversión de \$10.3 millones, para la construcción de 4.200 m2 de obra.

El puerto aéreo dispone de 16 aerolíneas dando servicio y en los últimos 5 años se han incrementado en un 108%

la visitación por esta terminal, crecimiento al que está previsto se sume una terminal de carga para el próximo año.

Complementariamente, como parte de las responsabilidades del Gobierno, en el último año se ha invertido cerca de \$2 millones para el mejoramiento de la capa de rodamiento de la pista, de las calles de rodaje, la plataforma y el señalamiento horizontal. Para el 2018 se tiene prevista una inversión de \$1.5 millones para seguir atendiendo la pista, que es responsabilidad estatal.

### AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARÍA

Respecto a la principal terminal aérea del país, el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, bajo la operación de Aeris desde 2009, en 2017 comenzó la expansión de las salas de abordaje en las que se invierten \$17.5 millones, obras que se completarán en octubre de 2018 con inversiones previstas por el orden de los \$38 millones.

También para marzo de 2018 estaría concluida la nueva terminal doméstica, que mejorará sensiblemente el servicio con todas las facilidades de chequeo y migración.

Dos de las obras de importancia ya finalizadas por parte de gestor en el Juan Santamaría son la rampa de 34.000 m<sup>2</sup> para 12 aeronaves de tipo doméstico, así como el nuevo centro de operaciones y comunicaciones.

### NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL METROPOLITANO

En paralelo y en consideración al importante crecimiento de la demanda de servicios aeroportuarios (en 2017 se registraron 4.8 millones de movimientos migratorios por esta terminal aérea, entre entradas y salidas), en mayo de 2017 el Gobierno recibió el Estudio de Emplazamiento y Plan Maestro para el nuevo Aeropuerto Internacional Metropolitano de Costa Rica, que se ubicará en Orotina, un sitio alejado de las principales ciudades del Valle Central pero que será fácil de acceder median-

te la creación de opciones de transporte eficiente entre la capital y la terminal aérea.

De igual manera, se concretó un pre-diseño y una pre-factibilidad financiera como resultado del trabajo realizado por la Firma Británica especializada Mott MacDonald. El estudio fue contratado por la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA), con un aporte de \$1.8 millones.

Se estima que el nuevo Aeropuerto en Orotina inicie operaciones en el año 2027, con un tráfico de 7.8 millones de pasajeros y una inversión de \$1.932 millones,

generando 80.000 empleos y aportes al PIB por \$1.500 millones anuales.

### OTRAS OBRAS DE MEJORAMIENTO EN TERMINALES 2017

En la siguiente tabla se detallan las obras e inversiones realizadas por Aviación Civil en las terminales aeroportuarias locales durante este periodo.

Terminal	Intervención	Inversión (mls)	Estado
Aeródromo Puerto Jiménez	Reconstrucción de la pista de aterrizaje, mejoras de seguridad y malla perimetral.	¢270	Concluido
Aeródromo La Managua (Quepos)	Ampliación de la pista de aterrizaje y de la plataforma con su respectiva demarcación horizontal, así como las franjas de seguridad, construcción de la malla perimetral y una construcción de una terminal aérea.	¢5.395	En ejecución
Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños (Pavas)	Mejoramiento de calles de rodaje, plataforma, conexiones adyacentes a la pista, parqueo y demarcación horizontal.	¢285	Concluido



## OBRAS DE MEJORAMIENTO, PROYECTOS 2018

Los presentes proyectos se encuentran en diseño para su ejecución en el periodo del 2018.

Proyecto	Intervención	Inversión estimado (mls)
Aeropuerto Internacional de Limón	Mejoramiento de la Terminal y equipo de seguridad.	¢200
Aeropuerto Internacional Tobías Bolaños P.	Mejoramiento de la Terminal y equipo de seguridad.	¢750
Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Q.	Mejoramiento de los Pavimentos de pista de aterrizaje, calles de rodaje, conexiones adyacentes, franjas de seguridad y sistema de evacuación de aguas.	¢870
Aeródromo de Puerto Jiménez	Construcción de una terminal aérea y plataforma.	¢1.236
Aeródromo de Palmar Sur	Remodelación del módulo terminal.	¢1.732
Aeródromo de Upala	Reconstrucción de la estructura de pavimento y construcción de plataforma de 3 posiciones, caseta de seguridad, cerramiento perimetral.	¢1.824
Aeródromo de Guápiles	Reconstrucción de la estructura de pavimento, se ampliará de 10 metros de ancho a 18 metros de ancho y se realizará una construcción de plataforma de 3 posiciones, caseta de seguridad, cerramiento perimetral, todo lo anterior para dar cumplimiento al Anexo 14.	¢1.790
Mejoramiento de Facilitación de pasajeros de Pérez Zeledón	Construcción de un módulo terminal aérea para resguardar a los pasajeros del sol y de la lluvia y construcción de una batería de baños en cumplimiento con la Ley 7600.	¢60
Aeródromo de Barra de Tortuguero	El proyecto consta en construir una terminal aérea, una ampliación de la plataforma y colocación de luces de pista.	¢800
Aeródromo Golfito	Reconstrucción de la pista de aterrizaje, mejoramiento de seguridad, construcción de una malla perimetral y remodelación de terminal existente.	¢971
Aeródromo Drake	Ampliación de la pista de aterrizaje y de la plataforma con su respectiva demarcación horizontal, así como las franjas de seguridad, construcción de la malla perimetral y construcción de una terminal aérea.	¢3.058
Aeropuerto Internacional Limón	Construcción de 250 metros cuadrados de bodega en mampostería.	¢182

Aeropuerto Internacional  
Juan Santamaría



# Reformas Legales

Diputados aprobaron modificación legal en primer debate

## Reforma legal permitirá a CONAVI construir “topics” para descongestionar vías

En octubre empezó a regir la reforma a la Ley 7798 de creación del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), que permite a la institución invertir en la construcción de obras menores conocidas como “topics” y ayudar así a reducir las presas en carretera.

Bajo el ordenamiento jurídico anterior el desarrollo de este tipo de obras, que son intervenciones rápidas, puntuales, pero con un alto impacto en la circulación vehicular, eran imposibles de ejecutar, según las definiciones incluidas en la ley de CONAVI, pues no eran consideradas parte de la conservación vial.

Entre estas obras menores que a partir de la reforma legal pueden ejecutarse están la construcción de bahías de autobuses, el mejoramiento de cruces, la ampliación de calzadas para ubicar un carril de giro, la corrección del alineamiento vertical u horizontal de puntos con incidencia de accidentes de tránsito, entre otras.

La reforma modifica algunos de los conceptos incluidos en la Ley de CONAVI, por ejemplo el concepto de “conservación vial” al que se le incluyen los mejoramientos puntuales, de manera tal que habilita el uso de esos recursos para la ejecución de esas obras menores, limitando a la vez el porcentaje a utilizar con el objetivo de no desvirtuar esta nueva actividad.

Proyectos como ruta 32, San José – San Ramón, Cañas-Barranca son algunos en los que se implementarán nuevas reglas.

## Reducción de plazos principal ventaja que nueva Ley de expropiaciones da al MOPT

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), puede tomar posesión de los bienes inmuebles que requiera para construir obra pública en un plazo menor, esto gracias a la reforma a la Ley de Expropiaciones, publicada en julio pasado. Los procesos de entrada en posesión se han reducido considerablemente a partir de la notificación al interesado.

La reducción de plazos es el cambio más significativo de esta reforma legal, que modificó además la Ley de Notificaciones. Ahora los propietarios son notificados sobre proceso de expropiación en el expediente y no de manera personal como se hacía anteriormente.

Con la Ley anterior, una vez que la Administración entregaba al juzgado el expediente correspondiente, no se tenía plazo para expedir la resolución inicial, ahora con la reforma se le dan 5 días de plazo para expedir esa resolución, mediante la cual el juez indica al interesado que cuenta con 15 días (cualquier inmueble) o dos meses (caso de viviendas) para desocupar la propiedad, transcurrido ese plazo la Administración puede tomar posesión del bien.

Además, con la reforma no es necesario que un juez se apersona a la propiedad a emitir el acto de entrada en posesión. Este ahora es un acto administrativo, lo que reduce significativamente los tiempos.

Los proyectos como la ampliación y rehabilitación de ruta 32, San José- San Ramón, Cañas-Barranca, Paquera- Playa Naranjo, son algunos en los que se aplicaría la reforma legal, no así para los proyectos en marcha con procesos de expropiación ya iniciados, pues la Ley no es retroactiva.

## Otros proyectos que se convirtieron en Ley

### MÁS SEGURIDAD EN EL MAR

Las personas dedicadas a la actividad marítima, pueden optar por formación de alto nivel, prepararse académicamente para certificar sus conocimientos y con ello elevar sus capacidades para navegar y para enfrentar situaciones de emergencia en el mar.

Esto es posible gracias a la aprobación en el mes de enero de 2017 de la Ley referente al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1978, conocido por sus siglas en inglés como STCW.

Ahora la seguridad en el mar puede optimizarse mediante la estandarización de los conocimientos mínimos con que deben disponer los miembros de tripulaciones en puestos claves para la operación de un buque. Este instrumento se considera uno de los cuatro pilares del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, junto con otros dos Convenios de la OMI: el Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (conocido como SOLAS por sus siglas en inglés y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (conocido como MARPOL 73/78 por sus siglas en inglés) y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (conocido por sus siglas en inglés MLC).

### CAMBIOS A LA LEY DE TRÁNSITO

En junio del 2017 se aprobó una nueva reforma a la Ley de Tránsito, que busca dar mejores herramientas a las autoridades para procurar un mejor flujo vehicular y mayor seguridad vial en nuestras carreteras.



Con la reforma se quita beneficio a choferes de motos pequeñas de circular sin licencia. Solo en el 2016 se vendieron 70 mil motocicletas, lo que equivale a la inscripción de 200 motos diarias. En ese mismo año se reportó la muerte de 199 motociclistas.

Ahora los oficiales de tránsito pueden multar una serie de conductas que atentan directamente con la vida de las personas y que por omisión carecían de sanción dentro de la Ley, por ejemplo: que el conductor se negara a realizarse la prueba de alcoholemia, conducir sin licen-

cia o viajar con exceso de pasajeros, según la capacidad máxima del vehículo.

También se modificó el procedimiento para realizar alcoholemias y se establecieron sanciones a los conductores que produzcan ruido o emisiones de gases que excedan los límites establecidos en la Ley.

Para el tema del congestionamiento vial, entre otras, se definen las zonas de carga y descarga y regula el tiempo máximo de permanencia en estos sitios, también se

prohíbe el estacionamiento en las vías urbanas y suburbanas, para vehículos que tengan un peso bruto mayor de dos toneladas.

Asimismo, se le permite a los oficiales de tránsito hacer boletas a quien se estacione en zona amarilla, obstruya vías públicas, aceras, ciclovías o permanezca estacionado frente a paradas de servicio público, rampas para personas con discapacidad, hidrantes, entre otro.

### **FIDEICOMISO PARA OBRA PÚBLICA**

Otra de las reformas legales aprobada por los diputados es la que autoriza el desarrollo de infraestructura de Transporte mediante la figura del fideicomiso. Por medio del MOPT y el CONAVI, se podrán constituir fideicomisos de interés público con cualquiera de los bancos comerciales del Estado para planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento a la obra de infraestructura de transporte público.

La nueva disposición no sólo es la autorización legal necesaria para la creación del fideicomiso, sino la autorización de endeudamiento público y genérico, a las instituciones del Estado para que inviertan sus recursos en dicho fideicomiso, creando así la estructura financiera que posibilitaría el desarrollo de las obras de infraestructura vial del corredor San José – Cartago.

### **AVIACIÓN CIVIL**

De igual forma los diputados aprobaron el Protocolo Relativo a una enmienda al Convenio de Aviación Civil Internacional, que pretende tutelar la soberanía de los Estados Partes, al otorgarle al Estado un instrumento jurídico muy valioso para reivindicarla, en caso que el espacio aéreo nacional se intente violar, sea por falta de permisos o por considerarse que la aeronave en cuestión ejecuta actos probadamente ilícitos.

No obstante, el protocolo establece la abstención de recurrir al uso de las armas en contra de aeronaves civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no se debe



poner en peligro ni la vida ni la seguridad de los ocupantes. La interceptación se podrá realizar cuando una aeronave penetre el espacio aéreo soberano de un Estado sin previa autorización y transgreda las indicaciones de aterrizar o abandonar el espacio aéreo, o bien siguiendo posiciones o rutas distintas de las establecidas en el permiso de sobrevuelo, o en el caso que resulte un peligro para la otra aeronave.

Con esta reforma Costa Rica mantiene actualizados los convenios de la OACI, que tienen impacto directo sobre la calificación que periódicamente se da al país y que repercuten en la permanencia y atracción de nuevas líneas aéreas, ya que baja calificación significa un aumento en los seguros a las líneas aéreas y a su vez el costo de los tiquetes, lo anterior sumado al desprestigio del país por no cumplir las normas internacionales.

