

N° 25721-MINAE del 17 de octubre de 1996 y los artículos 27.1 y 28.2.b) de la Ley General de Administración Pública, N° 6227 del 2 de mayo de 1978.

*Considerando:*

I.—Que a través de la Ley N° 9292, denominada “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales mediante Fideicomiso”, publicada en el Diario Oficial *La Gaceta* N° 71 del 14 de abril de 2015, mediante su artículo 01 se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en adelante MOPT y del Consejo Nacional de Vialidad, en adelante CONAVI, y en su artículo 10 incisos a), b) y c) se autoriza para que constituyan un Fideicomiso de interés público con alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional, a efectos de planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento a la obra pública con servicio público denominada “Corredor Vial San José – San Ramón y sus radiales”, en adelante el Proyecto. Asimismo, de conformidad con el artículo 16 del mencionado cuerpo legal se declara de interés y utilidad pública la ley y el Fideicomiso.

II.—Que el Artículo N° 2 de la Ley N° 9292 señala como objeto de esta lo siguiente:

*“El fin del fideicomiso será la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, la cual incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto, deberá construirse 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, y cumplirá, en la medida en que técnicamente sea viable...”*

III.—Que con fundamento en dicha Ley, el MOPT y el CONAVI, en calidad de Fideicomitentes y el Banco de Costa Rica, en calidad de Fiduciario, suscribieron el Contrato de Fideicomiso “Corredor Vial San José-San Ramón y Radiales”, el cual fue debidamente refrendado por parte de la Contraloría General de la República, mediante el oficio 1062 (DCA-0191) del 27 de enero de 2017.

IV.—Que le corresponde al Banco de Costa Rica como Fiduciario, en su rol de Unidad Administradora del Proyecto (UAP), coordinar y dirigir las diferentes áreas encargadas de la administración y gestión de todos los procesos que se realicen para la planificación, ejecución y operación del Proyecto.

V.—Que a solicitud de los Fideicomitentes, de lo establecido en la Ley N° 9292 y del Contrato de Fideicomiso, así como en consideración de las normas técnicas y buenas prácticas que deben cumplirse en el desarrollo de proyectos de esta envergadura y de los requerimientos que establecen las entidades financieras facultadas para aportar financiamiento para el desarrollo del proyecto, el fideicomiso formuló una propuesta en la cual se identificó la posibilidad y necesidad de ejecutar una serie de Obras Impostergables, denominadas OBIS.

VI.—Que el objetivo general de las OBIS es propiciar una mejora significativa en las condiciones funcionales, operacionales y de seguridad vial que actualmente se tienen en el corredor vial San José-San Ramón y sus áreas de influencia y que a su vez puedan ser aprovechadas en beneficio del proyecto que se llegue a constituir por medio del Fideicomiso.

VII.—Que las OBIS tienen como objetivos específicos los siguientes:

## PODER EJECUTIVO

### DECRETOS

N° 42819-MINAE-MOPT

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,  
LA MINISTRA DE AMBIENTE Y ENERGÍA  
Y EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

En ejercicio de las facultades que les confieren los incisos 3) y 18) del numeral 140 y el artículo 146 de la Constitución Política; la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N° 3155 del 05 de agosto de 1963, reformada mediante Ley N° 4786 del 05 de julio de 1971; los artículos 3 inciso m), 19 inciso b), 33 y 34 de la Ley Forestal, N° 7575 del 13 de febrero de 1996; el artículo 2 inciso m) del Reglamento a la Ley Forestal, Decreto Ejecutivo

- a. Intervenir el corredor vial y vialidad aledaña en puntos específicos que permita generar mayor fluidez en el tránsito, mejorar la funcionalidad y, en consecuencia, disminuir los tiempos de viaje de los usuarios, mejorando la calidad de vida y la seguridad vial. Las intervenciones deberán tener como prioridad mejorar las condiciones funcionales y de seguridad para el transporte público masivo.
- b. Generar nueva infraestructura, tanto en el corredor vial como en la vialidad aledaña, que permita una adecuada definición del Plan de Manejo de Desvíos de Tránsito que deberá implementarse durante la etapa constructiva del proyecto del Fideicomiso, a efecto de mitigar la afectación que la construcción de las obras generará en los usuarios.
- c. Eliminar aquellos cuellos de botella críticos a lo largo del corredor vial, tales como los puentes existentes ejecutando las obras de mejoramiento necesarias.
- d. Habilitar zonas de mayor capacidad de almacenamiento, cercanas a los principales accesos e intercambios existentes, a fin de propiciar mayor fluidez en el tránsito.
- e. Generar aquellas obras que permitan redundancia en la red vial y mejorar las interconexiones entre las vías que integran el corredor vial con el resto de la red vial existente aledaña.
- f. Facilitar la gestión de un posible aumento en las tarifas de peaje vigentes del corredor vial, que permita la obtención de ingresos adicionales suficientes para poder acudir a nuevas fuentes de financiamiento para cubrir los gastos, inversiones y costos relacionados con las expropiaciones, reasentamientos, reubicación de servicios públicos, obras adicionales.
- g. Favorecer el establecimiento de una tarifa óptima y socialmente aceptable, así como asegurar y garantizar la bancabilidad del Proyecto de Fideicomiso, toda vez que los aportes que realice el MOPT y el CONAVI, permitirá que los costos para el desarrollo de las OBIS no sean cargados a las tarifas de peaje que se establezcan en el proyecto definitivo, salvo que eventualmente se determine por las partes la factibilidad financiera y legal que el Fideicomiso retribuya a los Fideicomitentes los aportes realizados.
- h. Priorizar las obras a ejecutar con base en el impacto que las mismas generen en la funcionalidad y seguridad vial del corredor y su área de influencia, considerando la disponibilidad del derecho de vía existente, el grado de afectación de las redes de servicios públicos, la viabilidad ambiental para su ejecución y los recursos presupuestarios que pueda aportar el MOPT/CONAVI al patrimonio del Fideicomiso, entre otros aspectos.

VIII.—Que la UAP del Fideicomiso, conforme con la planificación realizada para la adecuada ejecución de las OBIS, propuso la construcción de estas mediante una serie de lotes de proyectos, los cuales fueron definidos considerando la tipología, complejidad y el impacto que las nuevas obras generarán en la funcionalidad y seguridad vial del corredor y su área de influencia y, de acuerdo con las necesidades del Proyecto de Ampliación del Corredor Vial San José-San Ramón.

IX.—Que el artículo 15 de la Ley N° 9292 establece que las actividades, las obras o el proyecto como un todo, que desarrolle el Fideicomiso, deberán cumplir la evaluación del impacto ambiental por medio de trámites expeditos, con el fin de satisfacer el fin público y cumplir los objetivos para los cuales se aprobó dicha ley. La evaluación ambiental se deberá realizar de conformidad con el artículo 17 de la Ley N° 7554, Ley Orgánica del Ambiente, del 4 de octubre de 1995.

X.—Que el Fiduciario presentó y sometió a consulta ante la Secretaría Técnica Nacional Ambiental, en adelante SETENA, la propuesta de distribuir y presentar ante dicha entidad las OBIS en lotes independientes a través del agrupamiento de los proyectos; propuesta que fue avalada por la SETENA a través del oficio

través de la Resolución N° 0227-2020-SETENA de las 12:04 horas del 07 de febrero de 2020 (expediente administrativo N° D1-0357-2019-SETENA).

XII.—Que los artículos 19 inciso b) y 34 de la Ley Forestal N°7575, prohíben el cambio de uso del suelo en terrenos cubiertos de bosque, así como la corta de árboles en las áreas de protección definidas en el numeral 33 de la citada Ley, excepto en proyectos estatales o privados que el Poder Ejecutivo declare de conveniencia nacional, siendo estos proyectos, aquellos cuyos beneficios sociales son mayores a los costos socio ambientales, tal y como acontece con el presente proyecto.

XIII.—Que el Contratista del Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales 2016, Consorcio OBIS Ruta 1 CPC, responsable del Diseño y Construcción de las Obras Impostergables (OBIS) del Lote N° 1, mediante el concurso público N° 2019PP-000009-0021200244, una vez que elaboró el diseño constructivo, identificó 74 (setenta y cuatro) árboles dentro del área de protección de los siguientes ríos; Río Segundo, donde se contabilizan 05 (cinco); Río Ciruelas, donde se contabilizan 05 (cinco), y el Río Alajuela, donde se contabilizan 14 (catorce); adicionalmente en las áreas de protección a las nacientes cercanas a Río Segundo se contabilizan 50 (cincuenta); los cuales requieren ser cortados para llevar a cabo el desarrollo constructivo de los puentes.

XIV.—Que en razón del Considerando anterior, el desarrollador elaboró la evaluación económica-social del citado proyecto, misma que fue sometida por parte del Ministerio de Ambiente y Energía a valoración, en aras de ponderar que los beneficios sociales sean superiores a los costos socio-ambientales, al amparo del inciso m) del artículo 03 de la Ley Forestal N° 7575, lo anterior a efecto de que se emitieran las recomendaciones respectivas, mismas que en lo conducente, refirieron que el procedimiento utilizado por el desarrollador fue adecuado para la demostración del bienestar social, y a la postre se concluyó:

*“Conclusiones: El estudio presentado muestra que existe un beneficio social positivo. Permite fortalecer la red vial, mediante la movilización de personas, bienes y servicios en esta zona del país. Por tal motivo, el proyecto puede considerarse de conveniencia nacional. (...)*

*Por tal motivo, considerando lo anterior y debido a que los resultados del proyecto (TIRE Y VANE) fueron positivos, se considera que al proyecto puede otorgársele la declaratoria de conveniencia nacional”.*

XV.—Que por la envergadura del proyecto de la Ruta Nacional 1; corredor San José- San Ramón, las obras son impostergables, las cuales han sido identificadas de manera estratégica, ya que su ampliación y mejora tienen como fin atender de manera pronta los problemas de congestión vial que se generan en estos sitios. Además de preparar estos puntos neurálgicos para la futura ampliación de este corredor vial, de tal forma que al momento de construirse la carretera en estos sitios concretos, el usuario cuente con alternativas de desvío sin causar obstrucción al flujo vehicular, con lo que se busca disminuir el impacto general de la ampliación.

XVI.—Que la Evaluación de Costo-Beneficio Ambiental del Proyecto sugiere como medidas de compensación por la corta de los árboles y basados en el análisis de la cuantificación de costos por los árboles, se propone que se realice la reposición de los árboles pero en un porcentaje de 3:1, o sea que se planten tres árboles por cada uno que se tenga que cortar y que se le dé el mantenimiento y seguimiento por un periodo de cinco (05) años, tal y como lo establece el Fondo Nacional de Financiamiento Forestal.

XVII.—Que las especies para reposición que se recomiendan en la Evaluación de Costo-Beneficio Ambiental del Proyecto son: el Sota Caballo que es una especie nativa y con gran poder de amarre de suelos, el Aguacatillo que es una especie productora de frutos para las aves, la Uruca que también es productora de frutos y el

XIX.—Que de conformidad con el Reglamento a la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Decreto Ejecutivo N° 37045-MP-MEIC y sus reformas, se determinó que la presente propuesta no establece ni modifica trámites, requisitos o procedimientos, que el administrado deba cumplir, situación por la que no se procedió con el trámite de control previo. **Por tanto,**

DECRETAN:

DECLARATORIA DE CONVENIENCIA NACIONAL DEL  
PROYECTO “CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS  
IMPOSTERGABLES DEL LOTE 1 DEL FIDEICOMISO  
CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-RAMÓN  
Y SUS RADIALES, 2016”

Artículo 1°—Se declara de Conveniencia Nacional el Proyecto de “Construcción de las Obras Impostergables del Lote 1 del Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales, 2016”, conformado por los proyectos de Ampliación del Puente sobre el Río Segundo, Ampliación del Puente sobre el Río Ciruelas, Ampliación del Puente sobre el Río Alajuela y Ampliación del Paso a desnivel Firestone; así como las labores asociadas, de prevención, mitigación y compensación requeridas por las obras, las que serán ejecutadas por el Consorcio Obis Ruta 1 CPC.

Artículo 2°—En virtud de la declaratoria de Conveniencia Nacional del Proyecto de “Construcción de las Obras Impostergables del Lote 1 del Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales, 2016”, de conformidad con los artículos 19 inciso b) y 34 de la Ley Forestal N° 7575, se autoriza realizar la corta, poda o eliminación de árboles, que se ubiquen en las áreas de protección definidas en el artículo 33 de la Ley Forestal N° 7575, la cual deberá realizarse de forma limitada, proporcional y razonable, con la previa tramitación de los respectivos permisos ante el Área de Conservación pertinente del Sistema Nacional de Áreas de Conservación, y siempre que los árboles no se ubiquen en terrenos Patrimonio Natural del Estado.

Artículo 3°—El Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales 2016, deberá cumplir los requerimientos de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental, así como las obligaciones contraídas durante la elaboración y aprobación de la Evaluación de Impacto Ambiental, así como lo asumido a través de la Declaración Jurada de Compromisos Ambientales de acuerdo con la normativa vigente, y las medidas de mitigación y compensación ambientales avaladas a través de la Viabilidad Ambiental, de acuerdo con la Resolución N° 0227-2020-SETENA del día siete de febrero de 2020.

Artículo 4°—En la eventualidad de que la corta del recurso forestal existente sea aprovechable, el mismo deberá ser entregado al Ministerio de Educación Pública (MEP), lo anterior de conformidad con el inciso q) artículo 6 y numeral 65 de la Ley Forestal N° 7575.

Artículo 5°—Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial *La Gaceta*.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, el once de enero del año dos mil veintiuno.

CARLOS ALVARADO QUESADA.—La Ministra de Ambiente y Energía, Andrea Meza Murillo.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata.—1 vez.—(D42819 - IN2021523274).