

# *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*

## *Despacho del Ministro*

San José, 17 de junio de 2021.

Al contestar refiérase al oficio número  
**DM-2021-1331**

Señora  
María del Pilar Garrido Gonzalo  
**Ministra**  
**Ministerio Planificación Nacional y Política Económica**

Estimada Señora:

Reciba un cordial saludo. Hago referencia a su oficio MIDEPLAN-DM-OF-0476-2021 del 13 de mayo del 2021 y a la reunión virtual sostenida entre su despacho y funcionarios de la Secretaría de Planificación Sectorial el día 7 de junio del presente año, sobre el proceso de inscripción del perfil del Proyecto de Modernización del Transporte Público Modalidad Autobús en el Área Metropolitana de San José.

En relación con la inscripción del perfil, la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT ha venido trabajando con miras a la inclusión del proyecto en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) dada su importancia en la mejora de la movilidad general y su aporte a las metas de descarbonización que el país ha suscrito en los últimos años. El detalle de estas gestiones fue incluido en el oficio DM-2021-1290.

El proceso para la inscripción del perfil inició el 3 de abril del 2019 con la inscripción de la troncal Tibás-Santo Domingo, posteriormente ante la necesidad de abordar el proyecto en sus diferentes componentes, se solicitó a MIDEPLAN un cambio de alcance para incluir la visión integral del proyecto, adicionando el resto de troncales que forman parte del plan de Implementación de la Primera Etapa aprobado por el CTP.

Producto de las revisiones y consultas planteadas por MIDEPLAN, se optó por organizar la información completa de los 8 sectores y sub sectores operativos con datos actualizados en un solo documento, presentado como un proyecto integral. Esta visión global está expresada en el análisis de nodos de integración de las 17 troncales y las evaluaciones económicas para cada sector y a nivel global.

Al respecto, consideramos que, para efectos de inscripción al Banco de Proyectos, cumple el mismo objetivo de tener 8 documentos separados, pero con la ventaja de que permite una visión global y es coherente con el Plan de Implementación aprobado por el CTP.

Es importante tener presente que el objetivo es inscribir el proyecto a nivel de perfil. Por lo tanto, la información irá madurando conforme las siguientes etapas del ciclo de vida del proyecto sean culminadas.

# Ministerio de Obras Públicas y Transportes

## Despacho del Ministro

A partir de este momento, se han enviado cuatro versiones del documento, quedando pendientes según el Área de Inversiones de MIDEPLAN una serie de observaciones, reiteradas en el oficio MIDEPLAN-DM-OF-0476-2021 y que procedemos a aclarar a continuación, con el objetivo de lograr una mejor comprensión del alcance del proyecto y lograr la inscripción en el BPIP:

Observaciones que indica MIDEPLAN corresponden a un programa:

OBSERVACIÓN	ACLARACIÓN
Estudios de mercado, técnicos, costos, análisis de riesgo, rentabilidad financiera, económica y social son independientes	<p>Si bien es cierto algunos estudios pueden ser realizados para cada uno de los sectores, existen estructuras propias de la dinámica del transporte público que son interdependientes entre sectores y alcanzan la escala metropolitana, tales como el impacto ambiental, el sistema de nodos de integración y los costos asociados a la infraestructura (Tal es el caso de algunos sectores que comparten infraestructura vial como los Sub sectores Moravia-Parasito, Guadalupe-Coronado y Desamparados, San Francisco) Por lo tanto, no es posible afirmar que sea conveniente realizar estudios independientes por sector en todos los casos.</p> <p>Las evaluaciones económicas fueron realizadas para cada sector y una general.</p> <p>Adicionalmente, en términos prácticos, tanto el CONAVI como el CTP y el COSEVI no pueden limitar sus inversiones únicamente a un sector operativo. El mejor ejemplo es la implementación de carriles exclusivos que se ha realizado a lo largo de la AMSJ y que responde a las posibilidades del CONAVI a través de los contratos de mantenimiento.</p>
Cada sector puede cumplir con el alcance definido sin depender de la operación de los otros sectores	<p>Aunque los diferentes sectores mantengan cierto nivel de autonomía operativa, los beneficios del proyecto (Optimización de la flota, viajes, aumento de la demanda, etc) se maximizan con la inclusión de la mayor cantidad de sectores posibles en operación continua y sincrónica. Esto no significa el que sistema planteado en el proyecto no pueda evolucionar e incorporar nuevos sectores a su funcionamiento.</p>
No se proponen terminales de intercambio de pasajeros que funcionen como punto de integración y conexión entre los diferentes sectores	<p>El perfil señala el detalle de los 53 nodos de integración donde se efectuarán los intercambios y las conexiones entre sectores operativos y modos de transporte. Se ha aclarado en diversas ocasiones que el término "Terminal de intercambio" depende de una serie de estudios técnicos de detalle que no forman parte de un perfil y no corresponden al concepto de integración abierta del sistema que se pretende implementar. Es por este motivo que, el término técnico correcto es nodo de integración.</p>



# Ministerio de Obras Públicas y Transportes

## Despacho del Ministro

OBSERVACIÓN	ACLARACIÓN
Es muy probable que los entes que obtengan la concesión sean diferentes para cada uno de los sectores	Este es un tema que no debería afectar la aprobación del perfil por parte de MIDEPLAN. Independientemente de que los diferentes sectores tengan operadores distintos, el sistema deberá operar según se determine en los diseños operativos (Detallados en el perfil), tanto a escala local como en su integración metropolitana en los nodos de integración.
El sistema de cobro electrónico se espera que sea generalizado para todo el país.	Se ha explicado que el proyecto requiere de un sistema de pago electrónico que permita la integración tarifaria del servicio, independientemente de la escala del sistema, sea esta nacional, metropolitana o sectorial. Adicionalmente, se ha aclarado que el pago electrónico es un proyecto independiente y complementario. No debería constituir obstáculo para la aprobación del perfil debido a que su constitución final requiere de la participación de diversidad de actores y la realización de insumos técnicos especializados que no forman parte de un perfil.

Por su parte, las observaciones que se encuentran pendientes al perfil según el Área de Inversiones de MIDEPLAN, se detallan seguidamente:

OBSERVACION MIDEPLAN	ACLARACION
Se debe verificar si están incluyendo o no los trabajos de implementación de carriles exclusivos para autobuses.	Los trabajos de implementación de carriles exclusivos están incluidos en el perfil, tanto en el planteamiento técnico como en el presupuesto de las obras.
En tanto el proyecto genere ingresos debe hacerse una evaluación financiera completa del mismo	El sistema de transporte público modalidad autobús funciona al costo, lo que implica que en el modelo tarifario se debe garantizar el equilibrio financiero de este. En el documento del perfil se explica el ahorro estimado producto de la racionalización del servicio propuesto. La política de integración tarifaria y el pliego tarifario es un estudio de detalle que responde a fases posteriores al perfil. Adicionalmente, el cálculo final de la tarifa corresponde a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.
El recambio de tecnología de las unidades de autobuses debe considerarse dentro del proyecto ya que dicha inversión repercute directamente en la tarifa a los usuarios, el costo total del proyecto y pago electrónico.	El recambio de tecnología de la flota, es un componente que debe ser tomado en cuenta según mandato de la Ley de Incentivos al Transporte Eléctrico. Siguiendo lo establecido por la Ley, el MOPT con apoyo de la GIZ se encuentra ejecutando un piloto de introducción de tecnología eléctrica, el cual es importante para obtener datos que permitan establecer los parámetros de ese recambio. Adicionalmente, estudios elaborados por ONU AMBIENTE, BID y Banco Mundial señalan la importancia de extender el plazo de la concesión para poder avanzar en el



# Ministerio de Obras Públicas y Transportes

## Despacho del Ministro

OBSERVACION MIDEPLAN	ACLARACION
	recambio de flota. Claramente estos son estudios de detalle que corresponden a etapas posteriores. Por otra parte, la modernización del servicio desde el punto de vista operativo y de integración de los servicios puede ser llevado a cabo inclusive sin la introducción de tecnología eléctrica. Los detalles específicos de la introducción de tecnología eléctrica en la flota de autobuses dependen de la aprobación de una modificación a la ley 3503 que actualmente se encuentra en proceso de ser enviada a la corriente legislativa.
Las evaluaciones deben considerar todos los costos incluyendo los estudios de preinversión faltantes.	Todos los costos fueron incluidos dentro de la evaluación económica.

Una vez aclaradas las consultas, agradecemos se permita la inscripción del presente proyecto en el Banco de Proyectos de MIDEPLAN a nivel de perfil y de esta forma se pueda continuar avanzado en la modernización del sistema de transporte público modalidad autobús en el Área Metropolitana de San José.

Sin otro particular, con las muestras de consideración y estima, suscribe cordialmente,

Rodolfo Méndez Mata  
**Ministro**

*Adj. Presentación realizada en reunión virtual sostenida el pasado lunes 7 de junio.  
Oficio DM-2021-1290.*

Cc:  
Archivo/copiador

