



GARITA DE OTAY MESA EAST / SR 11

El Reto

Los tiempos de espera de la frontera en la región de San Diego-Baja California le cuestan a Estados Unidos y México \$7.2 mil millones en producción económica anual combinada y más de 62,000 puestos de trabajo cada año. Los cuellos de botella en la Garita Otay Mesa, el principal cruce fronterizo comercial de la región, y en la Garita San Ysidro, el cruce fronterizo terrestre más transitado del Hemisferio Occidental, restringen el flujo de personas y mercancías, eliminando oportunidades económicas.

Mejoras a la Garita San Ysidro han reducido los tiempos de espera para las personas y los vehículos de pasajeros, que ha resultado en un aumento de la demanda para cruzar la frontera. Recientemente el tiempo de espera ha comenzado a aumentar—claro indicio de que aún se necesita una nueva garita para satisfacer la demanda. Dado que la Garita San Ysidro no procesa tráfico comercial, prevalece la necesidad apremiante de un cruce comercial que tenga la capacidad de procesar los miles de millones de dólares en comercio transportado por camiones.



arriba: Camiones en dirección hacia el sur cerca de la Garita Otay Mesa
izquierda: Garita de San Ysidro en dirección hacia el norte

La Oportunidad

El proyecto de la Ruta Estatal 11/Garita Otay Mesa East hará posible cruces rápidos, predecibles y seguros a través de vías de acceso de cuota que conectarán directamente con una nueva garita de última generación, la cual funcionará tanto para vehículos personales, como comerciales. El objetivo es operar la nueva garita con un tiempo de espera en la frontera de 20 minutos. La eficiencia se logrará a través de una serie de innovaciones y tecnologías, incluyendo:

- Un sistema de detección del tiempo de espera en la frontera que brinda información anticipada a los viajeros
- Un enfoque sistémico para hacer frente a congestión vehicular en los puertos de entrada más importantes de la frontera entre San Diego-Baja California
- Un sistema de peaje variable que opera al mismo tiempo como herramienta de recaudación de dinero y como herramienta para el manejo de la demanda de transporte
- Carreteras de acceso a ambos lados de la frontera que se integran eficientemente con los sistemas regionales de carreteras
- Establecimiento de alianzas para diseñar, financiar y construir el proyecto



Estatus del proyecto

El Proyecto de la Ruta Estatal 11/Garita Otay Mesa East se está desarrollando en tres segmentos:

Segmento 1:

Las obras en la SR 11, desde la SR 905 este hasta Enrico Fermi Drive, comenzaron en diciembre del 2013 y se programa que esté abierta para el tráfico vehicular a principios del 2016. Se calcula que este segmento de carretera de cuatro carriles costará \$103.4 millones, de los cuales \$71.6 provienen de la Proposición 1B, el Fondo para el Mejoramiento del Corredor Comercial, y \$31.8 millones provienen del Programa Coordinado de Infraestructura Fronteriza. La construcción de las rampas de la autopista para conectar SR 905 y SR 11 a SR 125 en dirección norte espera que esté terminado en el otoño de 2016.

Segmento 2:

El Segmento 2 terminará la carretera con la construcción de un segmento de peaje que extenderá la SR 11 desde Enrico Fermi Drive hasta Siempre Viva Road y la instalación del centro de inspección de vehículos comerciales (CVEF, por sus siglas en inglés).

Segmento 3:

En el Segmento 3 se construirá la nueva garita. La construcción de los Segmentos 2 y 3 dependerá de la obtención de fondos.



arriba: Ceremonia del inicio de construcción de Segmento 1 de la SR 11 en diciembre del 2013



izquierda: Se programa que el Segmento 1 de la SR 11 esté abierto a tráfico a principios de 2016

Haciéndolo posible: Financiamiento binacional del proyecto

Costos: Se estima que el costo total de la construcción de las instalaciones en ambos lados de la frontera sea alrededor de \$900 millones de dólares. Estos cálculos se basan en parte en la configuración de una garita con 20 carriles de inspección en dirección norte— 10 para vehículos de pasajeros y 10 para camiones de carga. La configuración final de los carriles en dirección norte y sur será determinada por un estudio que analizará los conceptos innovadores.

Financiamiento: Los peajes serán el pilar para financiar el proyecto. Otros mecanismos de financiamiento también están siendo explorados, incluyendo fondos provenientes de ambos gobiernos como pudiera ser la asistencia crediticia federal a través de la Ley para el Financiamiento e Innovación de la Infraestructura de Transporte (TIFIA).

