

# Plan de Gestión del Financiamiento del Sector Transporte e Infraestructura 2021-2025

ISBN 978-9977-61-055-9



Secretaría de  
Planificación  
Sectorial

Proceso de Gestión del  
Financiamiento del Sector  
Transporte e Infraestructura

Ministerio Obras Públicas y Transporte  
Secretaría de Planificación Sectorial  
Proceso Gestión de Financiamiento de los Proyectos  
del Sector Transporte e Infraestructura

Elaborado por  
Gabriela Zeledón Méndez

Apoyo en investigación  
Carla Obando Azofeifa

Revisión inicial por  
Diego Arias Alvarado

Revisión final por  
María Marta Chaves Fallas

Año 2021

**Diseño gráfico**  
**Dirección de Relaciones Públicas - MOPT**

354,76  
C838p Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Secretaría  
de Planificación Sectorial

Proceso de Gestión del Financiamiento del Sector Transporte e  
Infraestructura.

Plan de Gestión del Financiamiento del Sector Transporte e  
Infraestructura 2021- 2025/ Elaborado por Gabriela Zeledón  
Méndez. -- San José: Costa Rica. El Ministerio. La Secretaría, 2021.

1 recurso en línea (173 páginas): mapas, cuadros y gráficos,  
[archivo PDF] 5,553 Kb.

ISBN 978-9977-61-055-9

1. ADMINISTRACION PUBLICA. 2. TRANSPORTE. 3. INFRAESTRUCTURA.  
4. ECONOMIA. 5. PRESUPUESTO. 6. MOPT. I. Zeledón Méndez, Gabriela.  
II. Título. III. Serie.

# **Plan de Gestión del Financiamiento del Sector Transporte e Infraestructura 2021- 2025**

**MOPT-01-06-04-001-2021**

Aprobado:  
Consejo Nacional Sectorial Transporte e Infraestructura  
Noviembre 27, 2019  
Acuerdo: 2019-03-03  
Diciembre 06, 2020  
Acuerdos: 2020-01-03 y 2020-01-04

ISBN 978-9977-61-055-9



Secretaría de  
Planificación  
Sectorial

Proceso de Gestión del  
Financiamiento del Sector  
Transporte e Infraestructura

# CONTENIDO

<b>Resumen .....</b>	<b>10</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>11</b>
1.1. Objetivos del Plan de Gestión del Financiamiento.....	13
1.2. Alcance .....	13
<b>Contexto situacional .....</b>	<b>15</b>
<b>2.1. Problemática identificada del entorno .....</b>	<b>16</b>
2.1.1. Demanda insatisfecha de los sistemas de transporte.....	16
2.1.2. Desplazamiento de las poblaciones hacia periferias .....	22
2.1.3. Ausencia de articulación del transporte público .....	24
2.1.4. Crecimiento de la flota vehicular.....	26
2.1.5. Incapacidad de inversión en obra nueva .....	33
2.1.6. Diagnóstico de la Red Vial Nacional Pavimentada.....	36
<b>2.2. Entorno macroeconómico .....</b>	<b>41</b>
2.2.1. Contexto económico internacional.....	41
2.2.2. Contexto económico nacional.....	41
2.2.3. El índice de competitividad global .....	47
2.2.4. Breve análisis del comportamiento de ejecución presupuestaria de los periodos comprendidos entre los años 2012 al 2018.....	49
<b>2.3. Marco normativo vigente .....</b>	<b>52</b>
2.3.1. Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos.....	52
2.3.2. Ley de Eficiencia en la Administración de los Recursos Públicos.....	54
2.3.3. Consejo Nacional de Vialidad.....	56
2.3.4. Consejo Técnico de Aviación Civil.....	59
2.3.5. Consejo de Seguridad Vial.....	61
2.3.6. Consejo Nacional de Concesiones .....	63
2.3.7. Consejo de Transporte Público .....	66
2.3.8. Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica.....	67
2.3.9. Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico .....	71
2.3.10. Instituto Costarricense Ferrocarriles .....	73
2.3.11. Cuadro resumen de fuentes de financiamiento según legislación por institución .....	77
<b>Fuentes de financiamiento actuales.....</b>	<b>79</b>
<b>3.1. Banco interamericano de desarrollo.....</b>	<b>82</b>
3.1.1. Programa de Inversión de Infraestructura Vial I.....	82
3.1.2 Programa de Infraestructura de Transporte .....	83
<b>3.2. Export - Import Bank China.....</b>	<b>85</b>
<b>3.3. Banco Centroamericano de Integración Económica .....</b>	<b>86</b>
<b>3.4. Corporación Andina de Fomento.....</b>	<b>87</b>
<b>3.5. Cuadro resumen fuentes de financiamiento actuales.....</b>	<b>89</b>

<b>Identificación de proyectos estratégicos del sector y su financiamiento .....</b>	<b>92</b>
4.1. Metodología para incorporación de proyectos .....	93
4.2. Proyectos considerados estratégicos sin incorporación en el BPIP .....	95
4.3. Resumen del Plan de Gestión Financiera Propuesta .....	97
<b>Fuentes de financiamiento actuales.....</b>	<b>101</b>
5.1. Asociaciones público privadas .....	102
5.1.1 Conceptualización de Asociación Público Privada (APP) .....	102
5.1.2. Componentes principales .....	105
5.1.3. Modalidades de Asociaciones Público Privadas .....	107
5.1.4. Fondeo y financiamiento .....	112
5.2. Financiamiento base suelo.....	115
5.2.1. Generalidades de la contribución de valorización o de mejoras.....	115
5.2.2. Legislación costarricense para contribución por valorización y definiciones.....	119
5.3. Fideicomiso .....	123
5.3.1. Definición de concepto .....	123
5.3.2. Ley 3284 Código de Comercio .....	124
5.3.3. Legislación específica en el Sector Transporte e Infraestructura .....	126
5.4 Fondo de preinversión y cooperación internacional.....	132
5.5 Fondo soberano de inversión.....	132
5.5.1. Tipos de fondos soberanos de inversión.....	135
5.5.2. Casos en Latinoamérica .....	136
<b>Actualizaciones y seguimiento del plan .....</b>	<b>138</b>
6.1. Indicadores y métrica .....	140
6.2. Instrumentalización del pgf .....	141
6.2.1. Instrumento básico .....	141
6.2.2. Instrumento para toma de decisiones .....	142
<b>Recomendaciones y observaciones.....</b>	<b>144</b>
7.1. Respecto al análisis de riesgo .....	145
7.2. Respecto al sensibilización .....	145
7.3. Respecto a la optimización y comunicación.....	146
7.4. Respecto a la instrumentalización del pgf.....	146
7.5. Respecto a la priorización de proyectos .....	146
7.6. Respecto a la capacitación .....	146
<b>Referencias .....</b>	<b>147</b>
<b>Apéndice .....</b>	<b>150</b>
Apéndice 1. Plan De Gestión De Financiamiento Versión 1.0 .....	151
Apéndice 2. Listado de proyectos prioritarios - obras - .....	155
Apéndice 3. Listado de iniciativas de proyectos prioritarios .....	164
Apéndice 4. Resultados obtenidos con el instrumento básico implementado .....	169

## TABLA DE CUADROS

Cuadro 1 Sectores y sub sectores operativos.....	17
Cuadro 2 Porcentaje de usuarios horas pico .....	18
Cuadro 3 Cantidad de viajes en hora pico .....	19
Cuadro 4 Datos operativos de la estimación de oferta.....	19
Cuadro 5 Oferta actual de servicios de transporte público modalidad ferroviaria en la GAM.....	21
Cuadro 6 Comparación de las ofertas .....	22
Cuadro 7 Magnitud de la movilidad interna.....	23
Cuadro 8 Dirección de los flujos en la GAM 2011 .....	23
Cuadro 9 Características operativas del servicio actual y de la propuesta del tren rápido de pasajeros (TRP)	26
Cuadro 10 Porcentaje de población por medio de transporte.....	28
Cuadro 11 Estilo de vehículos por año.....	31
Cuadro 12 Importaciones de vehículos.....	32
Cuadro 13 Inversión realizada en infraestructura respecto al PIB .....	34
Cuadro 14 Inversión realizada en infraestructura.....	35
Cuadro 15 Inversión por modalidad de transporte .....	36
Cuadro 16 Categoría de Deflexiones .....	38
Cuadro 17 Resultados del IRI de la Red Vial Nacional Pavimentada 2018 .....	39
Cuadro 18 Parámetros de condición según GRIP.....	40
Cuadro 19 Supuestos macroeconómicos.....	42
Cuadro 20 Costa Rica; desembolsos financieros según escenario base.....	43
Cuadro 21 Costa Rica: Perfil de riesgos de la deuda .....	46
Cuadro 22 Costa Rica: Contratos APP .....	47
Cuadro 23 Índice de Competitividad Global.....	48
Cuadro 24 Ingresos vs egresos y superávit, en millones de colones .....	49
Cuadro 25 Ingresos por Institución en millones de colones.....	51
Cuadro 26 Egresos por institución en millones de colones.....	51
Cuadro 27 Instituciones y Fuentes de Financiamiento.....	78
Cuadro 28 Crecimiento Promedio del PIB per cápita en Costa Rica .....	80
Cuadro 29 Términos y condiciones financieras PIV I.....	83
Cuadro 30 Categorías de Inversión PIT.....	85

Cuadro 31 Condiciones Crediticias CHEXIN .....	86
Cuadro 32 Condiciones Crediticias BCIE .....	87
Cuadro 33 Condiciones Crediticias CAF .....	88
Cuadro 34 Resumen los datos crediticios de los proyectos financiados por empréstito .....	89
Cuadro 35 Proyectos PNDIP sin financiamiento total o parcial .....	97
Cuadro 36 Iniciativas por modalidad .....	98
Cuadro 37 Detalle de iniciativas por modalidad.....	99
Cuadro 38 Iniciativas con código del BPIP.....	100
Cuadro 39 Detalle de iniciativas por modalidad.....	100
Cuadro 40 Legislación respecto a Base Suelo .....	123
Cuadro 41 Legislación respecto a Fideicomisos .....	131
Cuadro 42 Indicadores del PGF.....	140
Cuadro 43 Detalle de proyectos por modo/obra .....	169
Cuadro 44 Mapeo de proyectos por modo y posibles fuentes de financiamiento .....	170
Cuadro 45 Proyectos identificados que podrían realizarse por APP/Concesión .....	171

## TABLA DE MAPAS

Mapa 1 Sistema de Transporte Ferroviario de la GAM.....	21
Mapa 2 Costo anual per cápita por congestionamiento vial GAM .....	30

## TABLA DE MODELOS

Modelo 1 Modelo de PGF (Proyectos a financiar - Obras -).....	96
Modelo 2 Modelo para iniciativas (anexo del PGF) .....	96

## TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Costos por problemas en la GAM.....	26
Gráfico 2 Pérdidas económicas por colisiones 2011 .....	27
Gráfico 3 Crecimiento de la flota vehículos por tipo 1980 - 2017 .....	28
Gráfico 4 Vehículos por cada mil habitantes, según país. Circa 2010.....	29
Gráfico 5 Antigüedad promedio de la flota vehicular por tipo. 2017 .....	30
Gráfico 6 Total de vehículos .....	32
Gráfico 7 Porcentaje de crecimiento anual de vehículos.....	33
Gráfico 8 Porcentaje anual de importaciones por tipo de vehículo .....	34
Gráfico 9 Inversión respecto al PIB .....	36
Gráfico 10 Evolución del IRI en la Red Vial Nacional Pavimentada .....	38
Gráfico 11 Distribución General de las categorías de Deflexión (FWD)-ERVN2018 .....	39
Gráfico 12 Distribución del IRI (IRI) -ERVN2018 .....	40
Gráfico 13 Distribución RVN pavimentada según GRIP.....	41
Gráfico 14 Desempleo en Costa Rica .....	42
Gráfico 15 Carga tributaria.....	45
Gráfico 16 Costa Rica, Déficit y Gastos sin intereses .....	46
Gráfico 17 Ingresos vs Egresos .....	51
Gráfico 18 Superávit / Déficit .....	51
Gráfico 19 Participación de Sectores en los desembolsos.....	82
Gráfico 20 Promedio de ejecución de los Programas/ proyectos .....	82
Gráfico 21 Proyectos sin Financiamiento del PGA-PNDIP .....	99
Gráfico 22 Espectro de Participación Privada .....	108
Gráfico 23 Acuerdos de una Asociación Público Privada .....	109
Gráfico 24 Estructura del Project Finance .....	114
Gráfico 25 Componentes del Fideicomiso .....	125
Gráfico 26 Detalle de actores Ley N°9422 .....	127
Gráfico 27 Detalle de actores Ley N°9397 (art.10) .....	129
Gráfico 28 FSI concentración por región.....	135
Gráfico 29 Activos bajo Gestión, por clase de Activos .....	136
Gráfico 30 Porcentaje de Inversión por modo/Obra .....	170

# SIGLAS UTILIZADAS

SIGLA	DESCRIPCION
<b>ARESEP</b>	Autoridad Reguladora de Servicios Públicos
<b>AYA</b>	Acueductos y Alcantarillados
<b>ADB</b>	Asian Development Bank (Banco Asiático de Desarrollo)
<b>APP/ PPP</b>	Asociación Público Privada / Public-Private Partnerships
<b>BPIP</b>	Banco de Proyectos de Inversión Pública
<b>BCIE</b>	Banco Centroamericano de Integración Económica
<b>CAF</b>	Banco de Desarrollo de América Latina (Corporación Andina de Fomento (antes))
<b>CCSS</b>	Caja Costarricense de Seguro Social
<b>CETAC</b>	Consejo Técnico de Aviación Civil
<b>CHEXIM</b>	The Export-Import Bank of China (China Exim Bank) (Banco de Exportación-Importación de China)
<b>CNC</b>	Consejo Nacional de Concesiones
<b>CONAVI</b>	Consejo Nacional de Vialidad
<b>COSEVI</b>	Consejo de Seguridad Vial
<b>CTP</b>	Consejo de Transporte Público
<b>EBRD</b>	European Bank for Reconstruction and Development (Banco Europeo para la Reconstrucción y el Desarrollo)
<b>IADB / BID</b>	Inter-American Development Bank (Banco Interamericano de Desarrollo)
<b>ICE</b>	Instituto Costarricense de Electricidad
<b>INCOFER</b>	Instituto Costarricense de Ferrocarriles
<b>INCOP</b>	Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
<b>IsDB</b>	Islamic Development Bank Group (Banco Islámico de Desarrollo)
<b>JAPDEVA</b>	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica
<b>MIDEPLAN</b>	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
<b>MIF</b>	Fondo Multilateral Inversiones
<b>MOPT</b>	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
<b>OCDE / OECD</b>	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos / Organisation for Economic Cooperation and Development
<b>PEA</b>	Población Económicamente Activa
<b>PIB</b>	Producto Interno Bruto
<b>PES</b>	Plan Estratégico Sectorial
<b>PGF</b>	Plan de Gestión de Financiamiento
<b>PNDIP</b>	Plan Nacional de Desarrollo e Infraestructura Pública
<b>PNT</b>	Plan Nacional de Transporte
<b>PPIAF</b>	Public-Private Infrastructure Advisory Facility (Servicio de Asesoramiento de Infraestructura Público-Privada)
<b>PGFPSTI</b>	Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos del Sector Transporte e Infraestructura
<b>SPS</b>	Secretaría de Planificación Sectorial
<b>SUGEVAL</b>	Superintendencia General de Valores
<b>SUGEF</b>	Superintendencia General de Entidades Financieras
<b>UPI</b>	Unidad de Planificación Institucional
<b>WB o WBG</b>	World Bank Group / Banco Mundial
<b>WEF</b>	World Economic Forum (Foro Económico Mundial)

## RESUMEN

**El presente Plan de Gestión del Financiamiento es el primer esfuerzo de la Secretaría de Planificación del Ministerio Obras Públicas y Transportes en definir la cuantificación de las inversiones actuales y proyectadas de los proyectos referentes del Sector Transporte e Infraestructura (de ahora en adelante se le denominará Sector).**

Este documento se compone de seis secciones de análisis; el Contexto Situacional constituye la primera de las secciones, e identifica la principal problemática del entorno macroeconómico del país en el momento en que se formuló el Plan, el puesto que ostentaba en el pilar de infraestructura del Índice de Competitividad Global y un breve comportamiento de la ejecución presupuestaria de las instituciones del Sector de los períodos 2012 al 2018 y un apartado con Marco Normativo vigente, donde se exponen las principales leyes que rigen la formulación presupuestaria en Costa Rica, así como la legislación específica de financiamiento para cada institución del Sector Transporte e Infraestructura.

En la sección Fuentes de Financiamiento Actuales, se detallan los actuales empréstitos contraídos por el MOPT y CONAVI, con las diferentes entidades bancarias en los últimos años. En la Sección Identificación de los Proyectos Estratégicos a incluir, se expondrán los requisitos que deberán poseer los programas y proyectos antes de incluirse en el Plan según su etapa de financiamiento y el modelo a emplearse, así como el ejercicio de una primera cartera, que fungirá como línea base para definir plan de trabajo a futuro por parte de la Secretaría de Planificación Sectorial (SPS).

En la Sección Identificación de los proyectos estratégicos y su financiamiento, se establecen las bases técnicas y metodológicas del Plan.

En la sección Modalidades Alternas de Financiamiento, se mencionan los principales instrumentos que podrían emplearse a futuro en el financiamiento de los programas y proyectos realizados previamente identificados y cuantificados; en este ejercicio se analizarán las Asociaciones Público Privadas (APP), el instrumento Base Uso suelo, el Fideicomiso, Fondo de Preinversión y Cooperación Internacional, Fondos Soberanos de Inversión. Esta sección permitirá incorporar otras opciones si se considera necesario en las futuras actualizaciones.

Finalmente, el presente documento, cuenta con un apartado donde se indica la metodología para Actualizar y dar seguimiento al Plan, explica el instrumento básico y para la toma de decisiones que se desarrolló para poner en práctica el Plan, así como los indicadores y métricas que se aplicarán para ver la gestión del mismo.



# Introducción

El Plan Nacional de Transporte 2011-2035 ha realizado una estimación inicial de los recursos necesarios para garantizar la recuperación y consolidación del patrimonio en infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria y portuaria del país, lo cual implica una inversión a lo largo de 25 años período de vigencia del Plan superior a los cincuenta y ocho mil quinientos cinco millones de dólares estadounidenses. (INECO; MOPT, 2011).

Dicho financiamiento abarca a las instituciones del Sector Transporte e Infraestructura el cual está conformado por el Ministerio Obras Públicas y Transporte (MOPT) y sus cinco (5) consejos desconcentrados: el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC), el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), el Consejo de Transporte Público (CTP) y el Consejo Nacional de Concesiones (CNC); y, por tres (3) instituciones autónomas: el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) y la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

Uno de los principales puntos a considerar en el marco de financiación de los programas y acciones, es necesario afrontar en el corto plazo el atraso de la inversión acumulada a lo largo de los últimos años, cuyo efecto más ostensible ha sido el proceso de descapitalización progresiva de las infraestructuras de transporte en el país.

Es importante indicar que acorde con las políticas vigentes que rigen el marco normativo y de actuación del Sector será imprescindible plantear sistemas mixtos de financiamiento para cumplir con los requerimientos funcionales y desarrollo planteados por el país. Los recursos públicos no pueden actuar en solitario para cumplir con la programación realizada, aunque habrán de constituir el soporte fundamental del Plan, estos deben verse acompañados de la inversión privada como complemento necesario para llevar a buen término todas las acciones.

En el contexto del financiamiento de las infraestructuras en América Latina los análisis de tendencias de la CEPAL (CEPAL; Lucioni, Luis, 2009) señalan, que la inversión en infraestructura en los países de la región inició el nuevo milenio con unos niveles históricos mínimos, pero que esta situación se fue corrigiendo gradualmente a partir del año 2000 de tal manera que en los últimos años de la década pasada la tendencia media observada fue el aumento progresivo de los niveles de este tipo de inversión.

Esta recuperación puede ilustrarse comparando los niveles medios de inversión en el año 2000, que sólo representaron un 3,2% del Producto Interior Bruto (PIB)<sup>1</sup>, el nivel más bajo de los últimos treinta años, con el nivel de 2006 que ya alcanzó el 4,4% pudiéndose constatar además que la inversión pública en los años siguientes estaba verificando un lento pero sostenido crecimiento.

De manera general, podría decirse que, ha sido en parte facilitado por el crecimiento económico en estos últimos años, junto con el aumento de los recursos disponibles, lo que ha estimulado esta dinámica de inversión. Otro aspecto que tendrá gran importancia a considerar es las cuentas fiscales de los países de la región y el aumento de los préstamos de la banca multilateral que ha colocado nuevamente al

<sup>1</sup> CEPAL (CEPAL; Lucioni, Luis, 2009) estima que, en realidad, el nivel correspondiente a inversiones públicas en infraestructuras propiamente dichas fue, en el año 2000 inferior al 1 % del PIB. Por otra parte, la inversión pública en infraestructura en 2006 podría ubicarse, bajo un supuesto extremo, en alrededor del 1,65% del PIB y calcula que los compromisos de inversión en infraestructura del sector privado en América Latina en ese año fueron del 0,9% del PIB. La suma de ambos porcentajes arrojaría para la región una inversión anual en infraestructura del 2,55% del PIB en 2006. Páginas 40 y 45.



financiamiento de la infraestructura como prioridad de su política de asistencia a la región, lo cual le da mayor apalancamiento a la inversión pública.

Actualmente y a pesar de la Reforma Fiscal, Costa Rica se encuentra en una tendencia de altos déficits fiscales y problemas de financiamiento que han provocado grados de endeudamiento relativamente altos, son los dos motivos principales para el perfil crediticio sufriera una afectación en la calificación del país (el último en febrero del 2020, por Moody's). Por ello es indispensable encontrar fuentes alternas de financiamiento de obra de infraestructura, que no comprometa aún más el Erario Público, razón por la cual la aplicación de un instrumento como el presente plan es indispensable.

Se puede concluir que para financiar las acciones del Plan deberá cristalizar en dos líneas políticas fundamentales:

1. La voluntad política de aumento progresivo de las cuotas de inversión pública respecto del PIB que detenga el problemático proceso actual de descapitalización de las infraestructuras e impulse su modernización.
2. Promover una política decidida para atraer el capital privado que combine un sistema de tarificación adecuado y posibles técnicas de financiación cruzada entre subsectores del sistema de transportes, todo ello dentro de fórmulas ad hoc de constitución de asociaciones públicas privadas.

## 1.1. OBJETIVOS DEL PLAN DE GESTIÓN DEL FINANCIAMIENTO

1. Definir la cuantificación de las inversiones actuales y proyectadas de los proyectos referentes del Sector Transporte e Infraestructura.
2. Identificar los mecanismos alternos de financiamiento de proyectos del Sector Transporte e Infraestructura.
3. Establecer los mecanismos de monitoreo y evaluación del financiamiento del Sector Transporte e Infraestructura, para los proyectos en fase de iniciativa.

El Instrumento de identificación de Fuentes de Financiamiento del PGF, (Ver 7.2. INSTRUMENTALIZACIÓN DEL PGF) cumple con los siguientes objetivos:

1. Establecer las posibles fuentes de financiamiento que se podrían aplicar a proyecto del PGF.
2. Mantener actualizado el listado de proyectos del PGF.

## 1.2. ALCANCE

El PGF se desarrolló con información proveniente del Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP), Planes Estratégicos de las instituciones del Sector, los Acuerdos de Administración del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), proyectos inscritos en el Banco de Proyectos de Inversión (BPIP) de MIDEPLAN, que no poseen financiamiento total o parcialmente, así como, las instrucciones de los Jerarcas del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT).

Para la ejecución práctica del PGF el mandato señalado por el Consejo Nacional del Sector, del 27 de noviembre de 2019 y del 06 de diciembre de 2020, indicaba lo siguiente:

- **Acuerdo 2019-03-03:** La Secretaría de Planificación Sectorial estará remitiendo el documento del “Plan de Financiamiento del Sector Infraestructura y Transporte” a los miembros del Consejo Nacional Sectorial, para su revisión y observaciones.
- **Acuerdo 2020-01-03:** Se aprueba la presentación realizada por el Proceso de Gestión del Financiamiento de Proyectos del Sector relativo al diagnóstico de las inversiones del Sector. **(Acuerdo en firme)**
- **Acuerdo 2020-01-04:** A partir de la propuesta preliminar planteada por la SPS, se autoriza y se brinda apoyo para continuar con el análisis de fuentes alternas de financiamiento en sus diferentes esquemas, a fin de atraer inversiones viables para financiar los proyectos del Sector. **(Acuerdo en firme)**
- **Acuerdo 2020-01-05:** La Secretaría de Planificación Sectorial solicita el apoyo a las instituciones del Sector Transporte e Infraestructura para fortalecer las capacidades (conocimientos, habilidades, experiencias y casos de lecciones aprendidas de instituciones homólogas internacionales) de los equipos de colaboradores de dicha Secretaría para apoyar el impulso a los diferentes esquemas de financiamiento alternativos. **(Acuerdo en firme)**
- **Acuerdo 2020-01-06:** El Proceso de Gestión del Financiamiento de Proyectos del Sector estará generando seguimientos sistemáticos de los avances desarrollados para ser conocidos durante el año 2021. **(Acuerdo en firme)**



## Contexto situacional

Para comprender el ámbito de acción del presente Plan de Gestión del Financiamiento, es necesario comprender el entorno y problemática en la que se desarrolla. Por lo cual, se en esta sección se analizará algunos de los aspectos que se tomaron en cuenta para la formulación del Plan.

## 2.1. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA DEL ENTORNO

Un aspecto que se desprendió desde el censo del año 2011, es que la Gran Área Metropolitana (GAM) de nuestro país tenía una población cercana a los 2,3 millones de habitantes (INEC, 2019). Este hecho ha generado que por múltiples razones el sistema de transporte existente sea insuficiente para satisfacer esa demanda y que se ha caracterizado por ser un servicio radial, con rutas que están repartidas entre una inmensa cantidad de pequeños y medianos empresarios privados que ahora se encuentran agrupados y que no integran un sistema operativo para las mismas.

Por lo anterior, la percepción de que la calidad de vida de las ciudades, en especial del Área Central de San José, haya disminuido drásticamente, al punto que sus distritos centrales vienen expulsando población desde hace varias décadas, acentuándose el deterioro urbano. La población desplazada, en particular y el resto de la población, en general, buscan asentarse en la periferia de la GAM; de esta forma se desperdician servicios consolidados en el centro, se demandan nuevos servicios en la periferia y se alargan los tiempos de viaje de las personas, entre muchas otras consecuencias.

### 2.1.1. DEMANDA INSATISFECHA DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Debido a que se carece de datos estadísticos completos de la demanda insatisfecha, se tomarán algunos proyectos que se realizan actualmente como ejemplos de la problemática existente en transporte público principalmente en la GAM.

#### 2.1.1.1. PROYECTO DE SECTORIZACIÓN

El proyecto “Modernización del transporte Público Modalidad Autobús para el AMSJ y zonas aledañas”, comprende la habilitación física y operativa de un sistema tronco-alimentado de transporte público modalidad autobús, compuesto por 17 rutas troncales de alta capacidad, 15 rutas secundarias alimentadoras y 6 rutas intersectoriales organizadas en 12 sectores o subsectores definidos en los decretos 28337-MOPT de 1999<sup>2</sup> y 40186-MOPT del 2017<sup>3</sup>. También es importante considerar siempre, en lo que se refiere al transporte público la Ley 3503<sup>4</sup> y sus reformas, así como el decreto 40545-MOPT<sup>5</sup> del 2017.

2. Decreto 28337-MOPT Reglamento sobre Políticas y Estrategias para la Modernización del Transporte Colectivo Remunerado de Personas Por Autobuses Urbanos para el Área Metropolitana de San José y zonas aledañas que la afecta directa o indirectamente Publicado en La Gaceta N°1 del 03 de enero del 2000. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

3. Decreto 40186-MOPT Consolidación y ejecución de las políticas y estrategias para la modernización y sectorización del transporte público modalidad autobús en el área metropolitana de San José y zonas aledañas publicado en el Alcance N°28 de La Gaceta N°25 del 03 de febrero de 2017. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

4. Ley 3503 Ley Reguladora Transporte Remunerado Personas Vehículos Automotores, fue publicada en 1965 y se encuentra la Colección de Leyes y Decreto de primer Semestre, Tomo 2, página 570 (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

5. Decreto 40545-MOPT Declaratoria de interés público la Política Pública de la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobuses del Área Metropolitana de San José. Publicado en el Alcance N°205 de La Gaceta N°158 del 22 de agosto de 2017, oficializa la política pública mencionada a la cual se puede acceder mediante el link: <http://www.pgrweb.go.cr/DocsDescargar/Normas/No%20DE-40545/Version1/POLITICA-SECTORIAL-DE-LA-MODERNIZACION-TRANSPORTE-PUBLICO.pdf> (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)



Con la implementación del proyecto, se pretende reducir drásticamente la cantidad de rutas de transporte que entran a la capital mientras son alimentadas a lo largo del recorrido por rutas alimentadoras con menor volumen de pasajeros. Los cambios planteados pretenden aumentar considerablemente la eficiencia y eficacia del sistema de transporte.

En cada sector, y a lo largo de las rutas troncales, se definen una serie de nodos de integración donde las diferentes rutas secundarias alimentadoras se conectan por cercanía a las rutas troncales facilitando el intercambio de rutas. En total para los doce sectores se identifican 50 nodos de integración de los cuales 14 se comparten con el futuro tren interurbano.

Debido a la existencia parcial de datos, la primera etapa del proyecto se centra en los 8 sectores que cuentan con esquemas operativos y estadísticas de pasajeros: Tibás-Santo Domingo, Moravia-Parasito, San Pedro-Curridabat-Tres Ríos, San Francisco, Desamparados, Hatillo-Alajuelita, Escazú-Santa Ana y Pavas. El Cuadro 1 muestra con detalle los sectores y subsectores propuestos.

**Cuadro 1 Sectores y sub sectores operativos, rutas troncales propuestas y rutas secundarias**

Sector o sub sector		Troncal	Km	Rutas Secundarias
Tibás - Santo Domingo	1	SJ - Tibás - Santo Domingo – Heredia	17,34	Santo Domingo - Santo Tomás - Barrio Lourdes - Quebrada - Los Ángeles - Santo Tomás - Santo Domingo
	15	SJ - San Miguel - San Luis	13,77	
	14	SJ - Tibás - San Miguel – Los Ángeles	14,96	
Moravia - Parasito	2	SJ - Moravia - San Antonio – Dulce Nombre	16,67	La Isla - San Blas - Jardines de Moravia - Plaza Lincoln - La Isla
Guadalupe - Coronado		Por definir		
San Pedro – Curridabat - Tres Ríos	5	SJ - Sabanilla - La Campiña	11,03	Quebradas - San Diego - Tres Ríos - Yerbabuena - El Carmen Curridabat - José María Zeledón - Zapote - San Pedro - Curridabat Curridabat - Plaza del Sol - UCR - Lourdes - Guayabos - La Lía - Curridabat
	4	SJ - Zapote - Curridabat - Tres Ríos – El Fierro	23,79	
	3	SJ - Pinares - San Pedro - Pinares – Tres Ríos - El Fierro	19,09	
	7	SJ - San Pedro - Curridabat – Tirrases	12,02	
San Francisco	13	SJ - El Bosque - San Antonio Guatuso	13,13	San Antonio - San Francisco - El Bosque- Desamparados - San Antonio Guatuso- San Antonio - Desamparados Linda Vista - San Antonio - Desamparados
	8	SJ - San Francisco - Colina – Tirrases	9,79	
Desamparados	9	SJ- Desamparados – San Rafael Arriba	10,80	Desamparados - Calle Fallas - San Rafael Abajo - San Juan de Dios - San Rafael

Sector o sub sector		Troncal	Km	Rutas Secundarias
Paso Ancho - San Sebastián		Por definir		
Hatillo - Alajuelita	6	SJ - Hatillo - Alajuelita – La Cima	8,30	Hatillo 7 - Hatillo 6 -Hatillo 2 -Hatillo 1 - Hatillo Centro - Hatillo 4 - Hatillo 1 -Hatillo 2 - Hatillo 2- Hatillo 7
	17	SJ - Hatillo - Alajuelita – San Felipe - La Aurora	10,63	Hatillo 8 - Hatillo 1 - Hatillo centro - Hatillo 4 - Hatillo 3 - Hatillo 2 - Hatillo 8 El llano - La Cima - Calle Cochea 15 de Setiembre - Hatillo - Sagrada Familia - San Sebastián - 15 de Setiembre
Escazú - Santa Ana	11	SJ - San Rafael - Santa Ana – Piedades - Brasil	21,77	Escazú - La Paco - Multiplaza - Cima - Bello Horizonte - Escazú San José - San Rafael - Escazú Centro
	10	SJ - Escazú - Santa Ana – Piedades - Brasil - Por pista	23,49	
	16	SJ - Santa Ana - Brasil por pista	19,28	
Pavas	12	SJ - Pavas - Lomas del Río	12,03	
Uruca Heredia Sur		Por definir		
Central		Por definir		
			<b>Total km*</b>	<b>257,95</b>

\*Kilometraje de red vial completo incluyendo tramos con y sin carriles prioritarios.

Fuente: (Secretaría de Planificación Sectorial-MOPT, CTP, 2019).

En general, para los proyectos de infraestructura vial y de transporte, la demanda está compuesta por la solicitud del servicio que realizan los usuarios de las vías, medido en lo que se denomina: Tránsito promedio diario (TPD). En este caso, la demanda está compuesta por los buses que transitan en los carriles exclusivos para el transporte de autobuses, generando condiciones favorables para los usuarios en 118,9 kilómetros.

A continuación, se presenta, el porcentaje de usuarios en las horas pico (Cuadro 2):



### Cuadro 2 Porcentaje de usuarios horas pico

Sector	Cantidad de Usuarios	Representación horas Pico	% Respecto a horas Pico
Tibás - Santo Domingo	67000	67000	100%
Moravia - Paracito	40 700	17 637	43%
Guadalupe - Coronado	112 292	47 609	42%
San Pedro - Curridabat - Tres Ríos	150 000	55 385	37%
San Francisco	43 150	20 104	47%
Desamparados	86 890	35 431	41%
Paso Ancho - San Sebastián	34 904	14 798	42%
Hatillo - Alajuelita	74 900	30 379	41%
Escazú - Santa Ana	77 100	36 974	48%
Pavas	53 000	22 309	42%
Uruca Heredia Sur	96 304	40 831	42%
Central	204 204	86 578	42%
<b>Total</b>	<b>1 040 444</b>	<b>475 033</b>	<b>46%</b>

Fuente: (Secretaría de Planificación Sectorial-MOPT, CTP, 2019)

Según datos suministrados por la Unidad Ejecutora del proyecto, se estima que un total de 475.033 usuarios utilizan el servicio de transporte en la zona del proyecto. El Cuadro 3 muestra la cantidad de viajes de las unidades de autobús en hora pico.

### Cuadro 3 Cantidad de viajes en hora pico

Sector	Viajes hora pico
Tibás - Santo Domingo	550,00
Moravia - Paracito	1 625,87
Guadalupe - Coronado	1 199,00
San Pedro - Curridabat - Tres Ríos	1 267,20
San Francisco	507,84
Desamparados	1 047,15
Paso Ancho - San Sebastián	396,00
Hatillo - Alajuelita	607,58
Escazú - Santa Ana	1 127,91
Pavas	641,48
Uruca Heredia Sur	977,00
Central	714,00

Fuente: (Secretaría de Planificación Sectorial-MOPT, CTP, 2019)

Por otro lado, la estimación de la oferta autorizada por el Consejo Nacional de Transporte Público sería en forma resumida la siguiente (Cuadro 4):

**Cuadro 4 Datos operativos de la Estimación de Oferta**

Sector / Troncal	Datos Operativos
San José-Tibás- Santo Domingo-Heredia	Flota: 47 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 120 minutos
San José-Moravia- San Antonio-Dulce Nombre	Flota: 24 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 145 minutos
Troncal San José-San Pedro-Pinares-Tres Ríos-El Fierro	Flota: 21 Tiempo estimado de ciclo: 155 minutos.
Troncal San José-Zapote- Curridabat-Tres Ríos-El Fierro	Flota: 10 autobuses. Tiempo de ciclo estimado: 150 minutos.
Troncal San José- Sabanilla-La Campiña	Flota: 14. Tiempo estimado de ciclo: 85 minutos.
Troncal San José-Hatillo- Alajuelita-La Cima	Flota: 15 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 90 minutos
Troncal San José-San Francisco- Colina-Tirrases	Flota: 15 Tiempo estimado de ciclo: 110 minutos.
Troncal San José - San Francisco – Colina - Tirrases	Flota: 13 Tiempo estimado de ciclo: 95 minutos
Troncal San José-Desamparados- San Rafael Arriba	Flota: 17 Autobuses. Tiempo estimado de ciclo: 85 minutos.
Troncal San José-Santa Ana-Piedades-Brasil por pista	Flota: 48 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 120 minutos
Troncal San José-San Rafael de Escazú-Santa Ana-Piedades- Brasil por calle vieja	Flota: 24 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 130 minutos.
Troncal San José-Pavas-Lomas del Río	Flota: 50 Autobuses. Tiempo estimado de ciclo: 100 minutos.
Troncal San José-El Bosque- San Antonio-Guatuso	Flota: 16 Tiempo estimado de ciclo: 120 minutos
Troncal San José-Tibás- Santo Domingo-Los Ángeles	Flota: 7 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 100 minutos
Troncal San José-San Miguel- San Luis-Las Juntas	Flota: 5 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 90 minutos
Troncal San José-Brasil por pista	Flota: 16 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 110 minutos
Troncal San José-Hatillo-Alajuelita-San Felipe-La Aurora	Flota: 20 autobuses Tiempo estimado de ciclo: 100 minutos

Fuente: (Secretaría de Planificación Sectorial-MOPT, CTP, 2019)

### 2.1.1.2. PROYECTO TREN RÁPIDO DE PASAJEROS

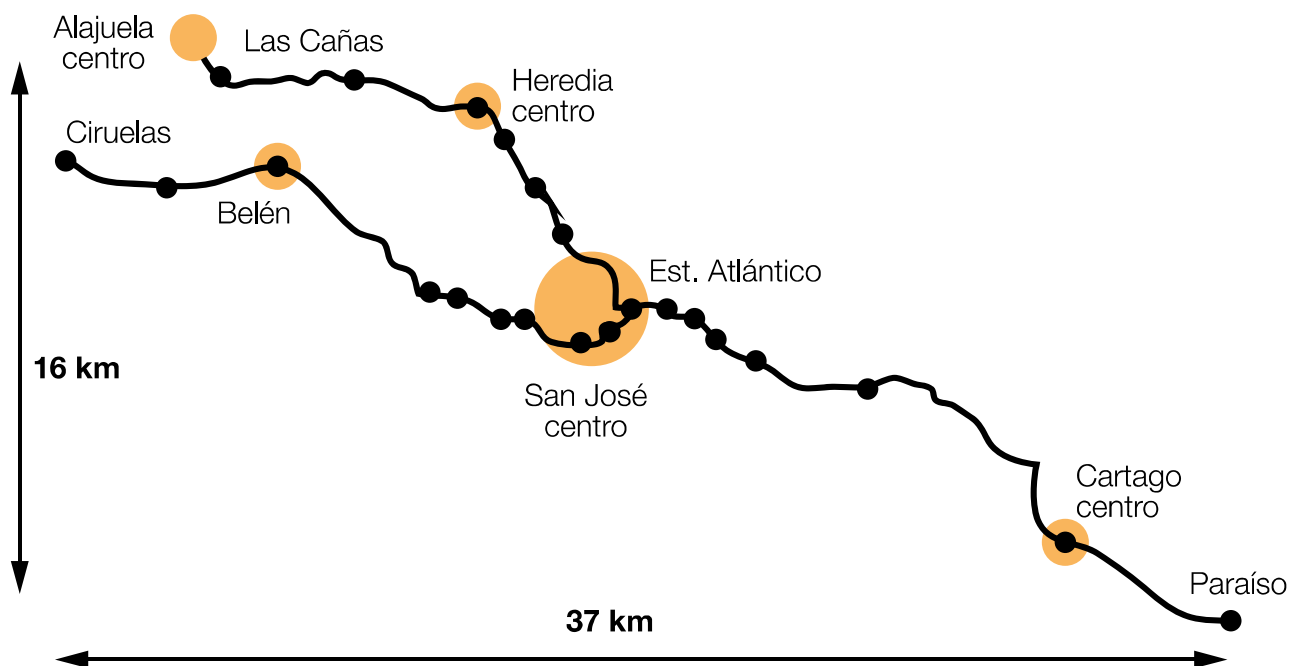
La siguiente sección se basa en el documento “Prefactibilidad Construcción, Equipamiento y Puesta en Operación de un Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM)” (Instituto Costarricense de Ferrocarriles, 2019). El TRP recorrerá el actual derecho de vía de la Red Ferroviaria Nacional (80 km) entre las ciudades de Alajuela- Heredia- San José – Cartago y La Unión entre la estación del Atlántico y la del Pacífico hasta Ciruelas en la Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica. El proyecto



incluye la renovación total de la infraestructura ferroviaria en doble vía estándar y su propulsión será mediante electricidad, así como sus componentes (estaciones, señalización sistemas de comunicación, talleres de mantenimiento y reparación y su equipamiento) en el trayecto actual, adicionando los recorridos complementarios a doble vía (Mapa 1), el proyecto se divide en tres etapas:

- Etapa 1: Tramo Alajuela - Estación Atlántico.
- Etapa 2: Tramo Estación Atlántico - Paraíso.
- Etapa 3: Tramo Ciruelas - Estación Pacífico - Estación Atlántico.

**Mapa 1 Sistema de Transporte Ferroviario de la GAM**



Fuente: (Instituto Costarricense de Ferrocarriles, 2019)

De acuerdo a los resultados de la modelación de demanda realizada, el proyecto pretende atender, en su definición de oferta de servicios, toda la demanda generada en el modo ferroviario, de acuerdo a los corredores establecidos. Es decir, desde Alajuela hasta Paraíso en Cartago, y desde Ciruelas en Alajuela hasta la Estación del Atlántico en San José, por lo que no se vislumbra una demanda insatisfecha.

El INCOFER presenta en la actualidad una “oferta de servicios” a los usuarios de transporte público en la GAM, pues sus condiciones económicas y operativas solamente eso le permite.

Se considera que en la actualidad viajan a la ciudad de San José, desde la provincia de Alajuela un 47% de sus habitantes, de la provincia de Heredia un 64% y de Cartago un 57% de su población, lo que provoca una de las grandes causas del congestionamiento vial del Área metropolitana.

En el Cuadro 5 se presenta la oferta mencionada:

**Cuadro 5 Oferta actual de servicios de transporte público modalidad ferroviaria en la GAM**

Tramo ferroviario	Trazado en km	Tiempo estimado de viaje (minutos)	Pasajeros transportados	Flotilla disponible
Tren Urbano (Pavas-Curridabat)	13.8	69	897.635	Locomotoras y coches
Heredia	9.5	40	1.598.937	Trenes Apolo
Belén	14.4	30	375.025	Trenes Apolo
Cartago	23.0	50	911.900	Trenes Apolo
Alajuela	21.0	50	En proceso	Trenes Apolo
<b>Total</b>	<b>81.7</b>	<b>130</b>	<b>3.783.479</b>	

Fuente: Oficina de Planificación INCOFER, con base estadísticas 2015.

Notas: Para efecto de calcular el kilometraje de cada trazado y los tiempos de viaje, excepto en el Tren Urbano, se miden tomando el punto de partida de San José.

Seguidamente, el análisis comparativo (Cuadro 6) entre la oferta de servicios a la que podría aspirar INCOFER con la ejecución del proyecto versus los servicios que presta actualmente:

**Cuadro 6 Comparación de las Ofertas**

Variable/característica	Oferta actual	Oferta proyecto	Efecto sobre la oferta
Trazado total	76 km	80 km	Incremento de la cobertura del trazado en 4KM
Corredores servidos	Basílica-San Joaquín	Paraíso-Alajuela Centro	Cobertura de zonas con problemas de movilidad
	Belén-Estación Atlántico	Ciruelas-Paraíso	
Capacidad de la vía	Una vía	Doble vía	Incremento en carriles para movilidad de equipos
Característica de la línea férrea	A nivel. Toda la red sobre balasto	A nivel 0.6 km sobre placa y en viaducto 79.4 km	Reducción de interacción en los cruces, reducción de accidentes.
Características del equipo rodante	Trenes Apolo serie 2400, autopropulsados. Capacidad 150 pasajeros	Tren LRT, autopropulsados. Capacidad 500 pasajeros	Incremento en la oferta de plazas a los usuarios
Sistema de energía	Diesel	Electrificado	Reducción de emisiones CO <sub>2</sub> en la GAM
Tiempo de viaje	Basílica-San Joaquín 75 min	Paraíso-Alajuela Centro 83.4 min	Reducción de los tiempos de viaje
	Belén-Estación Atlántico	Ciruelas-Estación Atlántico 42.2 min	
Viajes diarios	---	312 viajes	
Intervalo entre viajes	Heredia-San José Cartago--San José Belén-San José Pavas-Curridabat	10 min/ hora Pico de manera general en todos los servicios ofertados	Mayor frecuencia de viajes para el usuario
Velocidad comercial	---	30 km/h (Velocidad promedio propuesta)	Mejora en los tiempos de viaje

Fuente: Oficina de Planificación INCOFER, con base estadísticas 2015.



## 2.1.2. DESPLAZAMIENTO DE LAS POBLACIONES HACIA PERIFERIAS

En el documento titulado Nuevas Tendencias de la Migración Interna en Costa Rica. (INEC; Barquero, J.; Molina, W., 2012), los autores determinan el patrón y los flujos de la migración intra-metropolitana de la GAM, basado en los datos obtenidos de los censos del 2000 y 2011, obteniendo los siguientes resultados

**Cuadro 7 Magnitud de la movilidad interna  
Gran Área Metropolitana (GAM), Costa Rica 2000-2011**

Información / año	2000	2011
Población mayor de 5 años	3 325 471	3 874 413
Total población migrante	359 599	404 109
Porcentaje de población migrante total	11%	10%
Total población migrante GAM	163 569	186 277
Porcentaje de población migrante GAM	45%	46%

Fuente: (INEC; Barquero, J.; Molina, W., 2012)

Como muestra el Cuadro 7, el porcentaje de la movilidad urbano tanto a nivel nacional como a nivel intra GAM se ha mantenido con una mínima variación de  $\pm 1\%$ , entre los años 2000 y 2011. Esto explica el comportamiento de movilización se ha mantenido estable hacia los centros urbanos.

**Cuadro 8 Dirección de los flujos en la GAM 2011  
Diez cantones de mayor atención y expulsión en la  
Gran Área Metropolitana (GAM) 2011**

Cantón	Tasa neta	Tasa Inmigración	Tasa Emigración
San Pablo	17,5	36,0	18,5
Mora	14,6	21,8	7,2
La Unión	14,3	26,6	12,3
Flores	14,3	35,5	21,2
San Rafael	13,5	28,1	14,7
San Isidro	12,7	28,8	16,1
Santa Ana	12,5	27,6	15,1
Santa Bárbara	11,9	26,4	14,5
Oreamuno	7,9	17,8	9,9

Fuente: (INEC; Barquero, J.; Molina, W., 2012)

El Cuadro 8, como se indica en el reporte del INEC, muestra la consolidación de la dirección del flujo centro-centro y centro periferia inmediata. Además, muestra que se mantiene la tendencia de que los cantones rurales tienen poca participación en la movilidad en general. Los principales movimientos van hacia los cantones de la periferia noroeste (provincia de Heredia) y desde cantones urbanamente consolidados hacia cantones de reciente desarrollo.

Como en otros países latinoamericanos la tendencia de los flujos del centro hacia la periferia y los centros urbanos jerárquicos de las ciudades son expulsores mientras la periferia urbana crece por inmigración. Las variables detectadas en el reporte, que influyen positivamente son la concentración de la PEA en el sector terciario y el déficit habitacional.

La dinámica económica, el alto desarrollo, la densidad poblacional y la oferta mobiliaria y laboral son las principales características que se toman en cuenta en el flujo poblacional.

### **2.1.3. AUSENCIA DE ARTICULACION DEL TRANSPORTE PÚBLICO**

Continuando con el análisis brindado en el Estado de la Nación 2018 (PEN - CONARE, 2018); la “Sectorización” es el ordenamiento de las rutas de autobús dentro de la GAM. Su diseño debe estar sustentado en las necesidades reales de movilidad, a partir de dos pilares. El primero, es la creación de carriles exclusivos para autobuses en las carreteras radiales que llegan hasta San José y, en especial, hasta el centro de la capital. De esta forma se reducirán los atascos y se logrará que el principal sistema de transporte público utilice al menos el 50% del espacio disponible en las vías, lo cual es correcto considerando que moviliza la mayor proporción de las personas.

El segundo pilar, es la reestructuración del sistema mediante la construcción de terminales alrededor del centro de la capital, que recibirán más de cincuenta líneas de autobuses que entran a ella todos los días. Cuando los usuarios arriben a las terminales, deberán tomar un segundo autobús de una nueva línea, que será la única que ingresará al centro.

En Colombia, Brasil, Ecuador, México, Chile y Guatemala se han desarrollado proyectos de modernización bajo conceptos similares a los de la “sectorización”, incluso Panamá y Honduras ya han implementado en sus ciudades algunas iniciativas en ese sentido. En Costa Rica, el único intento formal de establecer esta forma de organización (en el cantón de Desamparados) fue detenido en 2016, por oposición de las empresas autobuseras (Sánchez, 2018b).

La “sectorización” de la GAM está en trámite desde diciembre de 1999, fecha en que se aprobó el decreto 28337-MOPT, que reglamenta la modernización del transporte colectivo en la modalidad de autobuses.

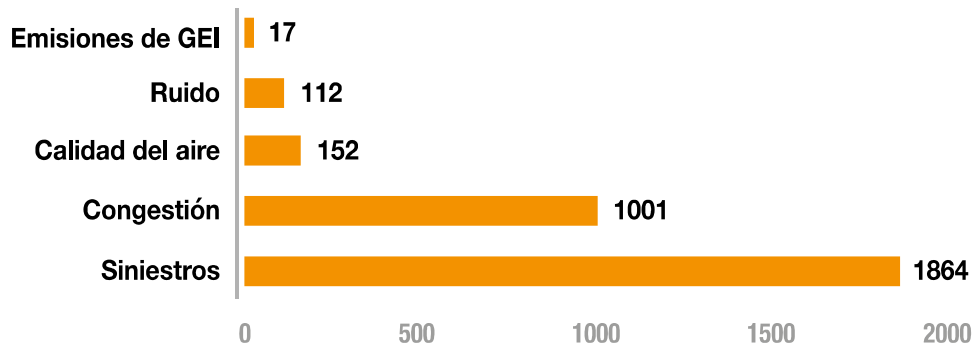
Cabe mencionar el caso de la empresa Autobuses Unidos de Coronado, que opera la ruta 142 y ha funcionado con un sistema muy parecido al que se propone en materia de “sectorización”. Trabaja con cuarenta y tres (43) autobuses, de los cuales veintisiete (27) realizan el trayecto San José-Vásquez de Coronado y los restantes dieciséis (16) dan servicio en los ramales (Bosque, 2016). Este esquema reduce el número de unidades que se requieren para cubrir la ruta y las que entran a la capital, lo que a su vez genera ahorros en los costos y menores tarifas para los usuarios.



La “sectorización” debe ser acompañada por un modelo tarifario electrónico que, con un solo medio de pago, permita llegar a cualquier parte de la GAM, de la forma más accesible y rápida posible. El proyecto es técnicamente sencillo, máxime que ya existe en casi todo el mundo y se cuenta con mucha información al respecto. Los beneficios para los usuarios son múltiples, desde la posibilidad de adquirir boletos de viaje (con tarifas especiales) válidos por un período determinado (semana, quincena o mes) o solo fuera de las horas “pico”, hasta un solo boleto para cambiar varias veces de autobús (o incluso de medio de transporte). Para que todo esto se haga realidad, deben superarse los intereses particulares de grupos empresariales (Sánchez et al., 2018).

La GAM, y las llamadas “ciudades intermedias”, enfrentan una exponencial congestión vial derivada del crecimiento de la flota vehicular, una inversión pública centrada en dar espacio al automóvil, un desarrollo residencial alejado de los centros de trabajo y servicios, y problemas de diseño en la infraestructura. Ello afecta directamente la calidad de vida de la población, en términos de accidentes de tránsito, contaminación del aire por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y aumento de los tiempos de viaje. A partir de diversas metodologías, se estima que el valor de estas externalidades en la GAM2 es de 3.146 millones de dólares anuales, de los cuales el 91,1% corresponde a siniestros y congestión vial (Gráfico 1). Esto fue tratado también, en el documento “Propuestas de Mejoramiento para la Vialidad y el Sistema de Transportes en la Región Central de Costa Rica y del Área Metropolitana de San José” (Ronald Flores Vega y otros), donde indica “el tránsito privado ha venido creciendo a un ritmo del 8% anual y la infraestructura vial no ha sido desarrollada proporcionalmente.

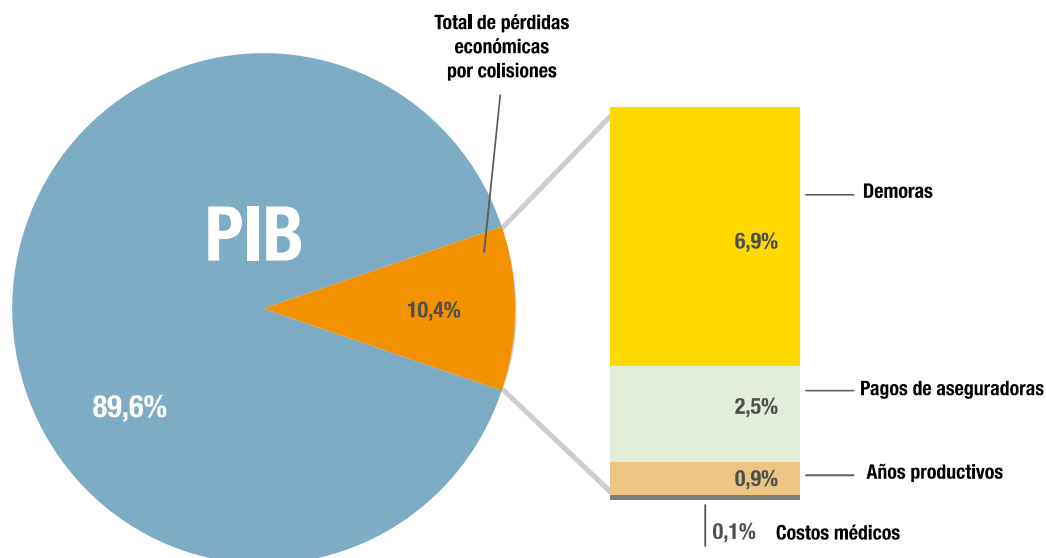
**Gráfico 1 Costos por problemas en la GAM**  
**Estimación de costos derivados de problemas de transporte en la GAM**



Fuente: Elaboración con datos de ACSA Global y Gensler, 2017

De acuerdo con Sánchez et al. (2015), en 2011 el costo económico de las colisiones viales representó más del 10% del PIB. (Gráfico 2). Hay otras pérdidas que usualmente no se contabilizan, como las lesiones al caer de una acera, mordeduras de animales y asaltos a peatones (Leandro, 2014).

Gráfico 2 Pérdidas económicas por colisiones 2011



Fuente: Sánchez et al., 2015

Continúa el Estado de la Nación (PEN - CONARE, 2018) el proyecto oficial del INCOFER, del tren rápido de pasajeros (TRP), que tiene ya un estudio de prefactibilidad y el soporte de la “Ley de fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y promoción del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana” (N°9366). Esta propuesta solo es factible si se concibe como un servicio interurbano con velocidades de operación aceptables, que no compita con el sistema sectorizado de autobuses metropolitanos y urbanos, sino que más bien se integre y complemente ese esquema de manera inteligente.

Entre los principales efectos esperados de este proyecto están la disminución de los tiempos de viaje y las emisiones contaminantes, el aumento en la capacidad diaria de traslado de pasajeros, ahorros para los usuarios y menores costos de operación. De acuerdo con un estudio realizado por Castro et al. (2016) para el INCOFER, los beneficios asociados a la implementación del TRP sobrepasan, por mucho, los costos de inversión y operación. (Ver Cuadro 9)

**Cuadro 9 Características operativas del servicio actual y de la propuesta del tren rápido de pasajeros (TRP)**

Características	Servicios actuales	TRP*
Capacidad máxima (pasajeros por tren)	480	600
Velocidad (km/h)	25	35
Intervalo mínimo (minutos)	30	3
Frecuencia máxima (trenes/hora)	2	20
Factor de ocupación máxima en tramo crítico (%)	100	95
Horario	5:30 - 10:00 / 15:00-20:00	0:05-21:00

\* Los datos del tren rápido de pasajeros corresponden a un estudio de ingeniería de valor que efectuó el Incofer en octubre de 2018.

Fuente: Incofer, 2018

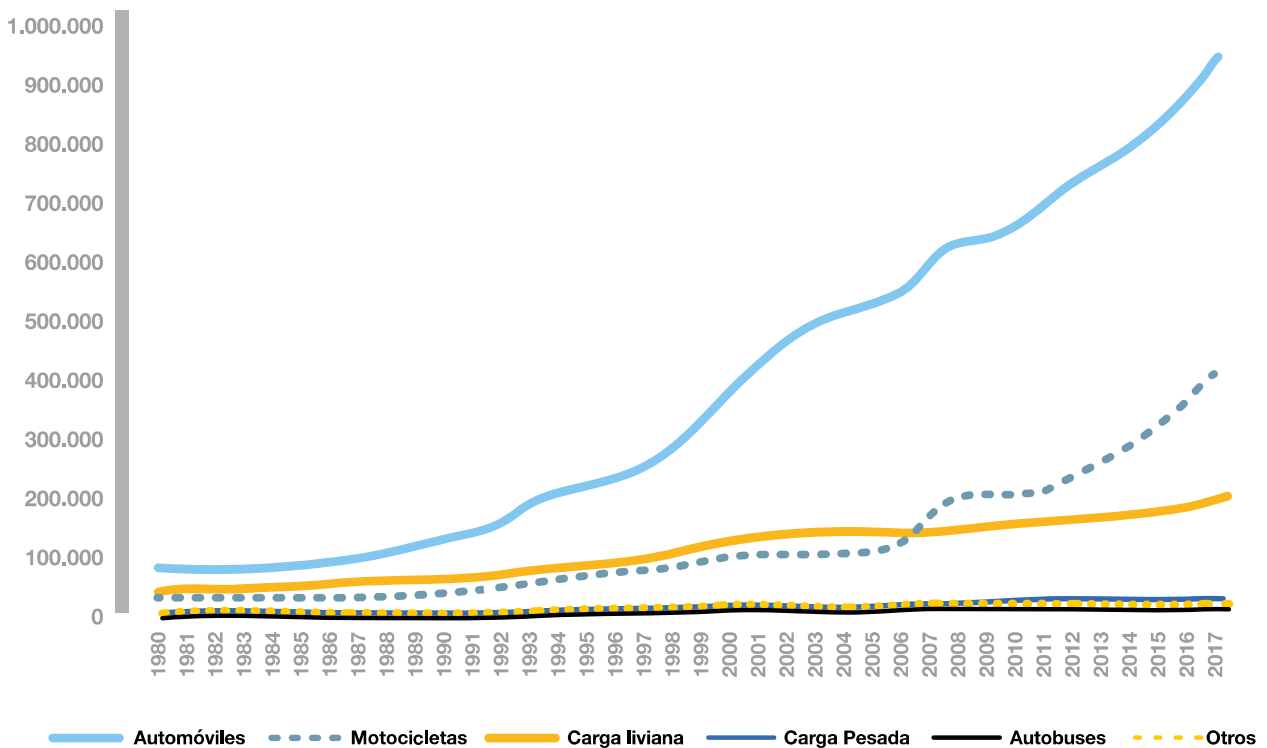


### 2.1.4. CRECIMIENTO DE LA FLOTA VEHICULAR

De conformidad con el Estado de la Nación 2018 (PEN - CONARE, 2018) el diagnóstico, evidencia que la baja densidad poblacional y el crecimiento urbano lineal y disperso, sin ordenamiento territorial, potenciaron la grave situación que hoy se vive en la Gran Área Metropolitana (GAM). En donde la población se asentó lejos de los centros de empleo y debe trasladarse usando, básicamente, dos modalidades:

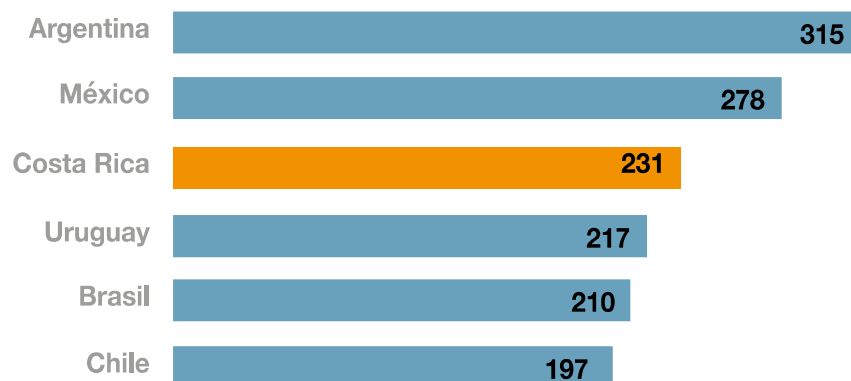
1. Un creciente grupo de ingresos medios y altos ha optado por medios individuales y no colectivos, lo que impulsa un aumento vertiginoso del parque automotor, y
2. La mayoría de las personas sigue utilizando el transporte público, que no tiene el diseño ni la eficiencia para ofrecer una mayor y mejor movilización.

**Gráfico 3 Crecimiento de la flota vehículos por tipo 1980 - 2017**



Fuente: Informe del Estado de la Nación, 2018

El grave problema vial del país se complica por la composición de la flota vehicular, que crece rápidamente (Gráfico 3) exponencialmente. Entre 2007 y 2016 aumentó a un ritmo del 6,7% anual (un 79,2% en todo el período), mientras la población creció al 1,2% anual. Los automóviles agrupan cerca del 63,4% del total, y crecieron un 66,9% en ese decenio, a una tasa del 5,9% anual. Pero el mayor incremento lo registró la flota de motocicletas, 187,3% entre 2007 y 2016, equivalente a un 12,8% anual. De igual forma, los vehículos pesados, de cargas mayores a 3.500 kilogramos, tuvieron una expansión superior al 4% anual.

**Gráfico 4 Vehículos por cada mil habitantes, según país. Circa 2010**

Fuente: Informe del Estado de la Nación, 2018

Costa Rica es uno de los países latinoamericanos con más vehículos por cada mil habitantes con un total de 231 unidades; siendo superado únicamente por Argentina y México (Gráfico 4). En los últimos diez años ese valor creció un 59% (5,3% de manera anual).

Los datos de la matriz origen-destino de empleo (con información del último censo de población disponible), muestran que más de 600.000 trabajadores se desplazan a diario a cantones distintos a aquellos donde residen, mientras que más de 900.000 lo hacen dentro de sus propios cantones (Sánchez, 2018).

Asimismo, en dicho Informe, se analizó la Encuesta de Movilidad Domiciliaria, elaborada para el “Plan integral de movilidad urbana sostenible para el Área Metropolitana de San José” (PIMUS), e indica que el transporte público y los medios motorizados son los más utilizados en la GAM y que las personas se desplazan sobre todo por motivos laborales, compras, visitas familiares y estudio, según el Cuadro 10.

**Cuadro 10 Porcentaje de población por medio de transporte**

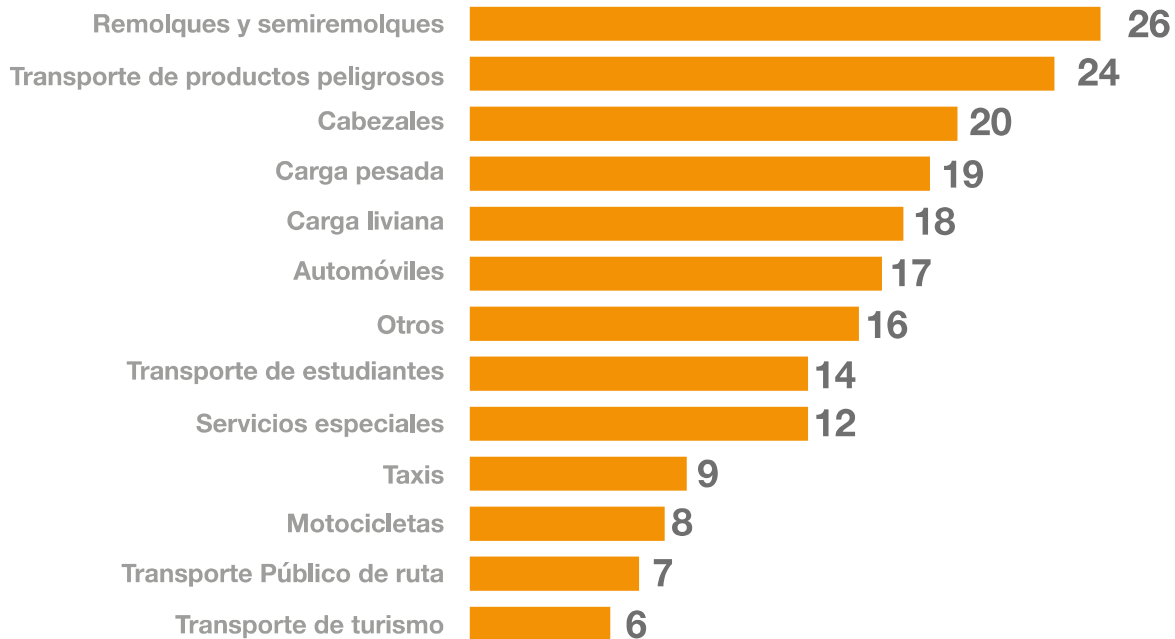
Medio de transporte	Porcentaje
Autobús	34%
Vehículo privado	33%
Caminando	17%
Motocicleta	10%
Taxi	6%

Fuente: Informe del Estado de la Nación, 2018

La antigüedad de la flota, deteriora la calidad de la movilidad urbana dentro de la GAM, y aumenta la contaminación y los accidentes viales. Así lo demuestra el alto porcentaje de vehículos que no aprueban la primera inspección de Revisión Técnica Vehicular (RITEVE) (46,6% en promedio). Los principales problemas son las emisiones contaminantes, el desequilibrio en las fuerzas de frenado y el desgaste de las llantas. (ver Gráfico 5)



**Gráfico 5 Antigüedad promedio de la flota vehicular por tipo. 2017**

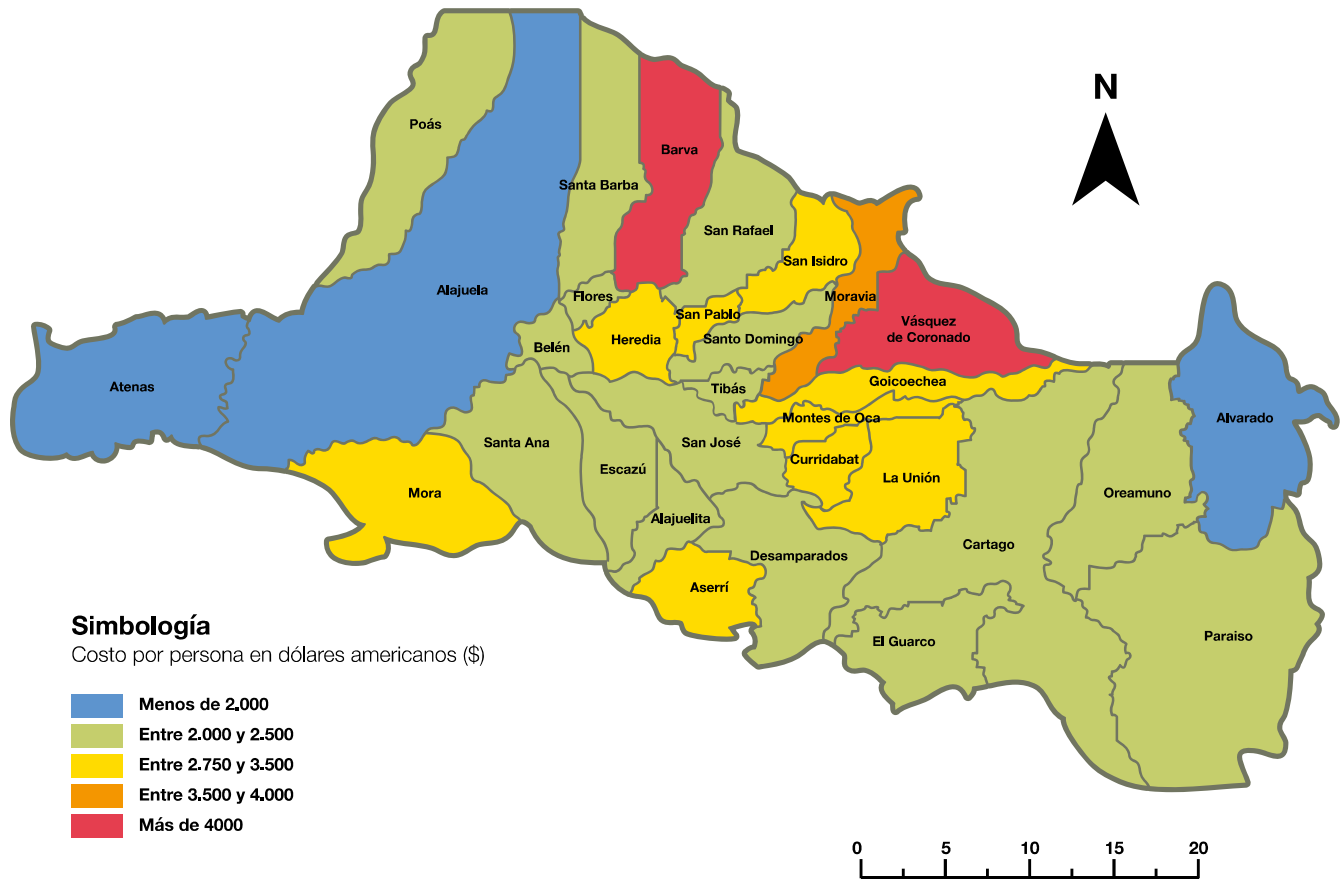


Fuente: Elaboración con datos de RTV, 2017

Por otra parte, según el informe (PEN - CONARE, 2018), existe el servicio de Tren Urbano, donde en promedio, 15.956 utilizan el tren diariamente. De Heredia se desplaza una media diaria de 6.792 personas, de Pavas 3.845, de Cartago 3.859 y de Belén 1.460 (ProDUS-UCR, 2017). En lo que respecta a los taxis, hay cerca de 12.730 taxis formales “rojos” y de servicio desde el aeropuerto Juan Santamaría, 367 de la plataforma “SeeTaxi” y alrededor de 3.800 taxis informales, conocidos como “piratas” (Cordero et al., 2017). A lo anterior se suma el servicio informal de transporte mediante la aplicación móvil Uber, que se estima cuenta con una flota de aproximadamente 20.000 unidades y funciona sobre todo en la GAM (Sánchez, 2018a). Por otra parte, debido al sistema de transporte público, un 41% de los viajes en transporte público implican al menos un transbordo.

Los cantones con mayores costos totales son San José, Desamparados, Alajuela, Heredia, Goicoechea, Cartago, La Unión y Vázquez de Coronado, pero en términos per cápita los más afectados son Barva, Vázquez de Coronado, Moravia y San Pablo (Mapa 2). En los cantones de Barva y Vázquez de Coronado, cada trabajador incurre en un gasto promedio que supera los US\$4.000 anuales, asociado, entre otros aspectos, a la baja generación de empleo en su lugar de residencia. Por el contrario, los menores costos per cápita se dan en Tibás, San José, Cartago, Santa Ana, Escazú, El Guarco, Atenas, Alajuela y Alvarado.

Mapa 2 Costo anual per cápita por congestión vial GAM



Fuente: Informe del Estado de la Nación, 2018

Por lo anterior, los problemas del transporte en la GAM deben afrontarse, con cambios en los patrones de movilidad, alternativas de servicio público y políticas de ordenamiento territorial, debido a que la capacidad del Estado para hacerlo por medio de la infraestructura es limitada, considerando la extensión de las vías terrestres <sup>6</sup>.

#### 2.1.4.1. ESTADÍSTICAS DE CRECIMIENTO DE LA FLOTA VEHICULAR

De conformidad con el Anuario Estadístico de la Secretaría de Planificación Sectorial del Ministerio Obras Públicas y Transporte de los años 2009 al 2018 (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018) el Cuadro 11 detalla según con datos del Instituto Nacional de Seguros la composición y cantidad de vehículos del 2008 al 2018. El Gráfico 6 el crecimiento del parque vehicular.

<sup>6</sup> Costa Rica ocupa el puesto 29 respecto a la densidad de carreteras a nivel mundial, superando a Estados Unidos (puesto 33) China (40), Canadá (85) y Rusia (93) (Barrantes, 2018). (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

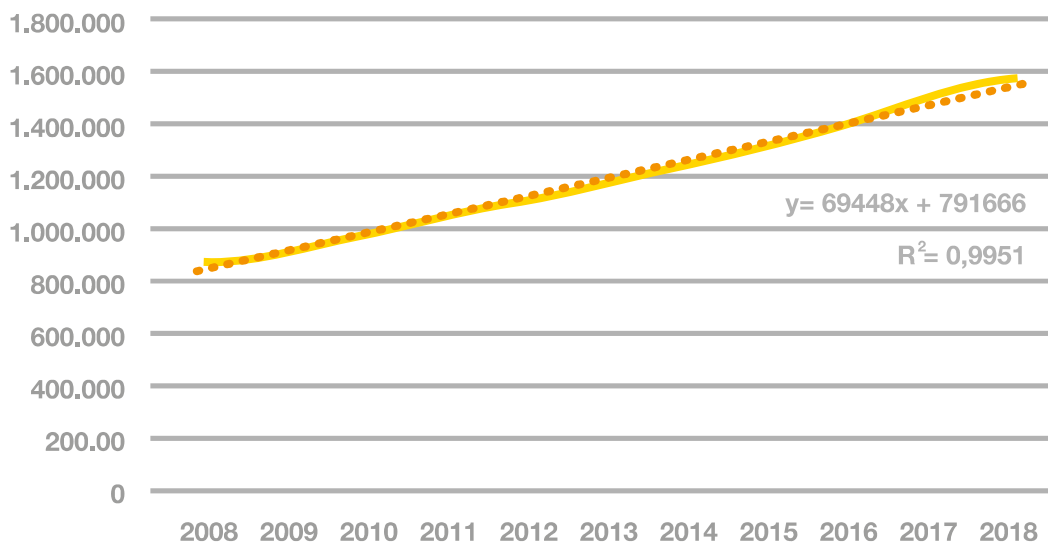


### Cuadro 11 Estilo de Vehículos por año

Estilo de vehículos									
Año	Automóvil	Autobús	Camiones de carga <3500 kg	Camiones de carga >3500 kg	Taxis	Equipo especial	Motocicletas	Total vehículos	Diferencia año
2008	571 651	13 765	136 162	14 999	11 431	8 543	136 109	892 660	
2009	594 192	13 999	140 972	12 520	11 751	8 687	141 470	923 591	30 931
2010	629 325	15 545	148 050	32 985	11 982	9 597	149 883	997 367	73 776
2011	673 894	15 621	154 062	33 959	12 051	9 905	159 584	1 059 076	61 709
2012	722 020	16 354	160 742	36 042	12 150	11 791	176 274	1 135 373	76 297
2013	754 689	17 411	164 736	35 392	12 261	12 879	190 256	1 187 624	52 251
2014	789 260	18 554	169 864	35 897	12 420	13 455	218 733	1 258 183	70 559
2015	833 570	17 237	176 091	36 868	12 635	14 026	255 917	1 346 344	88 161
2016	877 023	17 908	182 596	37 937	12 455	14 454	287 555	1 429 928	83 584
2017	921 668	18 472	188 529	39 695	11 987	15 606	310 975	1 506 932	77 004
2018	959 342	18 842	194 309	41 283	11 380	16 742	312 948	1 554 846	47 914

Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

### Gráfico 6 Total de vehículos



Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

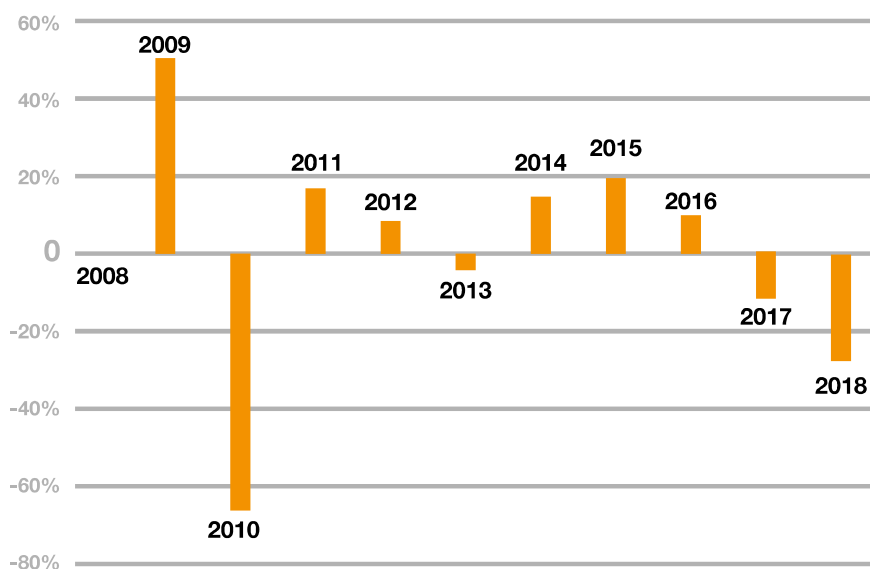
El Cuadro 12 detalla las importaciones por tipo de vehículo entre los años 2008 al 2018. En el Gráfico 7 el comportamiento del total de vehículos importados permite observar que desde el 2015 al 2018 hay una tendencia decreciente. Mientras el Gráfico 8 muestra que el comportamiento de importaciones de automóviles se mantiene entre el 5% al 10% y que en motocicletas el crecimiento exponencial de importaciones del 2010 al 2015 ha venido decreciendo paulatinamente.

**Cuadro 12 Importaciones de vehículos**

Año	Importaciones por Estilo de vehículos				Total vehículos importados	Diferencia anual	% anual crecimiento
	Automóvil	Autobús Microbuses	Camiones de carga	Motocicletas			
2008	31 541	1 250	7 847	20 739	61 377		
2009	59 026	2 997	16 652	46 827	125 502	64 125	51,1%
2010	46 185	2 255	8 219	18 684	75 343	-50 159	-66,6%
2011	56 197	2 353	8 752	24 210	91 512	16 169	17,7%
2012	58 186	2 229	8 826	31 335	100 576	9 064	9,0%
2013	46 142	2 023	9 240	39 285	96 690	-3 886	-4,0%
2014	52 344	1 789	8 987	51 055	114 175	17 485	15,3%
2015	61 812	2 412	11 442	66 180	141 846	27 671	19,5%
2016	72 281	3 068	13 094	69 187	157 630	15 784	10,0%
2017	68 458	2 142	11 755	58 020	140 375	-17 255	-12,3%
2018	55 553	1 871	10 342	42 001	109 767	-30 608	-27,9%

Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

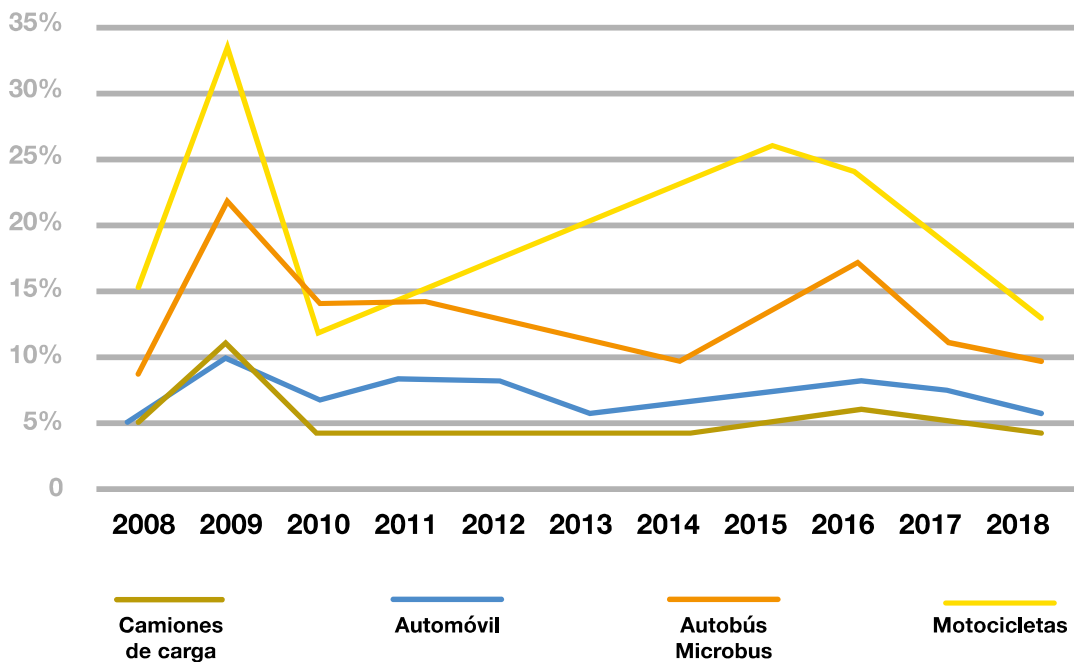
**Gráfico 7 Porcentaje de crecimiento anual de vehículos**



Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)



**Gráfico 8 Porcentaje anual de importaciones por tipo de vehículo**  
**Datos cuadro 12**



Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

### 2.1.5 INCAPACIDAD DE INVERSION EN OBRA NUEVA

En Costa Rica, existen carreteras de mediana y larga distancia que conectan las principales bases logísticas de comercio internacional, pero que tienen rezagos en las especificaciones requeridas para el mejoramiento de la competitividad del país. Los corredores viales estratégicos para la logística internacional deben presentar condiciones específicas en cuanto a diseño geométrico, capacidad y seguridad vial.

Aunado a lo anterior, existe un deterioro de los puentes, desde el punto de vista estructural e hidráulico, además de su capacidad, lo que ocasiona congestión y pone en peligro la vida de los usuarios.

Desde hace aproximadamente cuatro años, el ITCR y el LANAMME están evaluando los puentes del país y están coordinado con el MOPT, la ejecución de un Programa Integral de Puentes, cuyo monto estimado de la inversión es de US\$2.500 millones.

El nivel de inversión actual de Costa Rica en infraestructura de transporte es menor del 1% del PIB. Según el Plan Nacional de Transportes (PNT), sería necesario elevar el nivel de inversión a más del 2% del PIB anual e incrementarlo paulatinamente en los próximos años hasta llegarlo al 8% del PIB, porcentaje que los países en desarrollo invierten en infraestructura en según la CEPAL (INECO; MOPT, 2011).

El país cuenta con créditos aprobados con organismos financieros internacionales, estos créditos han permitido la ejecución de Proyectos estratégicos principalmente viales y de logística, pero no de transporte y de movilidad urbana, de manera proporcional.

### 2.1.5.1. INVERSION SECTORIAL Y PRODUCTO INTERNO BRUTO

Aunque actualmente para la CEPAL, la inversión pública por parte de los gobiernos de América Latina se ubica en los “niveles mínimos posibles, [...]”, si estos se consolidan y al mismo tiempo se recuperan los niveles de inversión que aportó el sector privado durante la década de los noventa, los que en su momento compensaron en gran parte la caída de la inversión pública.” (INECO; MOPT, 2011). Por ello es indispensable promover al país de políticas públicas con la finalidad de incrementar y alentar la participación del sector privado en la financiación, que permita satisfacer las necesidades previsibles para el desarrollo económico y social en los próximos años. De ahí la importancia de implementar las Asociaciones Público Privadas, como opción para la inversión privada en infraestructura, tanto para proyectos nuevos como para potenciar aquellas obras existentes.

De manera adicional es necesario el desarrollo de sistemas de tarificación para apoyar el esfuerzo inversor de manera coordinada con el proceso de participación de capitales privados en las inversiones de infraestructuras y servicios previstos. Se deberá reforzar progresivamente la tarificación directa al usuario frente a la fiscalidad general, siempre que ambos flujos de retornos permanezcan claramente separados, de manera que el primero pueda reinvertirse en la financiación de infraestructuras de transporte.

Considerando lo anterior, y con base en la información de los Anuarios Estadísticos de los años 2009 al 2018 (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018) se presenta un breve análisis de la inversión realizada por el Sector en los últimos años. En el Cuadro 13 se ve que la inversión nominal respecto al PIB nominal ha tenido como un máximo 1,42% (año 2017) y mínimo 0,95% (año 2013). Esto refleja que ni siquiera se ha podido alcanzar a nivel sectorial una inversión del 2% del PIB.

#### Cuadro 13 Inversión realizada en infraestructura respecto al PIB

##### Sector Transporte e Infraestructura Inversión realizada en infraestructura respecto al PIB Según cifras nominales y reales (miles de colones)

Año <sup>1/</sup>	Inversión nominal	PIB nominal <sup>2/</sup>	Inversión respecto PIB
2009	327 341 200	16 844 767 500	1,94
2010	224 965 740	19 086 720 600	1,18
2011	194 255 300	20 747 954 700	0,94
2012	225 018 940	23 371 405 900	0,96
2013	229 896 260	24 860 943 500	0,92
2014	307 388 250	27 268 997 600	1,13
2015	370 259 410	29 315 644 000	1,26
2016	391 156 350	31 136 210 500	1,26
2017 <sup>a/</sup>	464 565 666	32 799 663 260	1,42
2018 <sup>a/</sup>	367 442 626	34 588 535 250	1,06

1/ Incluye Seguridad Vial y Transporte Público

2/ Producto Interno Bruto a precios de mercado, BCCR.

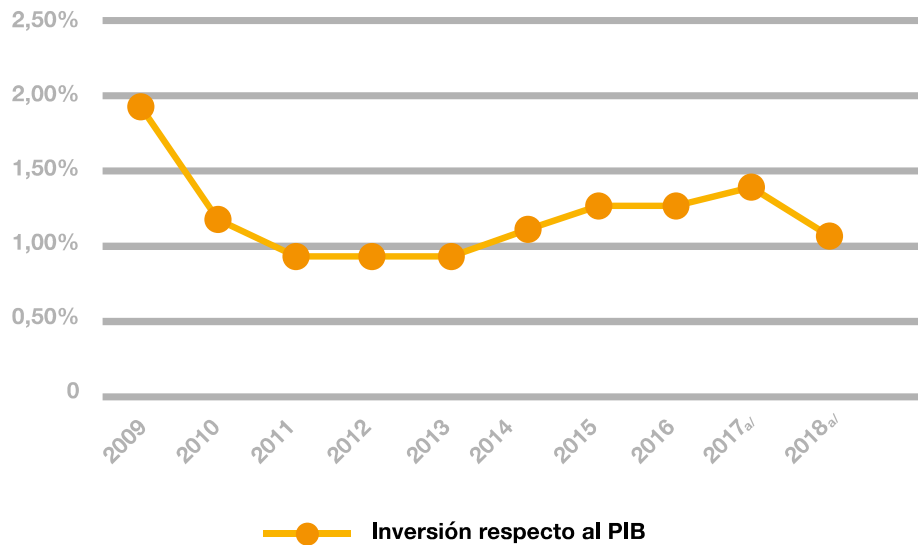
a/ Cifras preliminares

Fuente: Anuario Estadístico 2018. MOPT; Secretaría de Planificación Sectorial, Proceso de Gestión del Financiamiento de Proyectos del Sector, 2019.



El Gráfico 9 muestra que en el 2018 el nivel de inversión recae después de los esfuerzos de mantener el crecimiento de la inversión desde el año 2011 con la finalidad de alcanzar lo logrado en el 2009.

**Gráfico 9 Inversión respecto al PIB**



a/ Cifras preliminares

Fuente: MOPT, Secretaría de Planificación Sectorial, Proceso de Gestión del Financiamiento del Proyectos del Sector, 2019

El Cuadro 14 se muestra la inversión real, deflactada con el Índice de Precios de Insumos y Servicios Especiales, es importante denotar la tendencia decreciente en la variación anual a partir del 2013, llegando incluso en el 2018 a ser negativa.

**Cuadro 14 Inversión realizada en infraestructura**

**Sector Transporte e Infraestructura:  
Inversión realizada en infraestructura  
Cifras nominales y reales, en miles de colones**

Año <sup>1/</sup>	Inversión nominal	Tasa de variación anual	Inversión real <sup>2/</sup>	Tasa de variación anual
2012	225 018 940	15,84	225 018 940	-
2013	229 896 260	2,17	228 629 652	1,60
2014	307 388 250	33,71	300 627 145	31,49
2015	370 259 410	20,45	359 091 659	19,45
2016	391 156 350	5,64	409 304 931	13,98
2017 <sup>a/</sup>	465 186 016	18,93	456 875 452	11,62
2018 <sup>a/</sup>	367 442 626	-20,91	336 640 060	-26,32

1/ Incluye Seguridad Vial y Transporte Público.

2/ Índices de Precios de Insumos y Servicios Especiales, Base Febrero 2012=100.

a/ Cifras preliminares.

Fuente: Anuario Estadístico 2018. MOPT, Secretaría de Planificación Sectorial. Proceso Gestión del Financiamiento, 2019.

En el Cuadro 15 se muestra el detalle de la inversión realizada por medio de transporte; mayor parte de los recursos se ha invertido en carreteras, rubro que incluye el transporte público y la seguridad vial.

**Cuadro 15 Inversión por modalidad de transporte**  
**Sector Transporte e Infraestructura:**  
**Inversión pública bruta en infraestructura, según medios de transporte**  
**(miles de colones)**

Medio/Año	2014	2015	2016 /a	2017 /a	2018 /a
Total	307 388 250	370 259 410	391 156 350	464 565 666	367 442 626
Carreteras <sup>1/</sup>	243 612 270	322 276 300	201 802 270	274 213 968	278 668 317
Puertos <sup>2/</sup>	43 225 400	8 904 770	158 416 120	175 645 440	57 375 369
Aeropuertos	18 096 280	35 578 340	28 819 760	14 483 749	28 940 920
Ferrocarriles	2 454 300	3 500 000	2 118 200	222 510	2 458 020

Fuente: Anuario Estadístico 2018. MOPT, Secretaría de Planificación Sectorial. Proceso Gestión del Financiamiento, con datos suministrados por las instituciones del Sector y RECOPE 2016, 2019.

a/ Cifras preliminares

1/ Incluye Transporte Público y Seguridad Vial.

2/ Se refiere a inversiones realizadas en puertos por medio del MOPT, JAPDEVA e INCOP.

## 2.1.6. DIAGNÓSTICO DE LA RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA

La siguiente sección se basa en el Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional Pavimentada (RVN) de Costa Rica, Años 2018- 2019/LM-PI-UGERVN-004-19, publicado en agosto 2019, por el LANAMME (LANAMME-UCR, 2019).

En los diagnósticos de estado de la Red Vial Nacional Pavimentada durante 2010-2011, se evaluaron 4.500 km, donde estructuralmente, el 84% de las Rutas muestran deflexiones bajas, el 64% presentan un IRI Deficiente a Muy Deficiente, y en Seguridad Vial, se obtiene el resultado de que en un 58% de los kilómetros analizados, se presentan superficies deslizantes.

En diagnóstico correspondiente a los años del 2012 – 2013, se evaluaron 5.000 km de la Red Vial Nacional Pavimentada (RVN pavimentada), se concluyó en dicho diagnóstico que un 40% presenta un estado general regular, y la longitud restante que corresponde al 60%, tenía un estado general de malo a muy malo. Similares fueron los resultados del Informe del año 2014 – 2015, en el cual se analizaron 5.300 km.

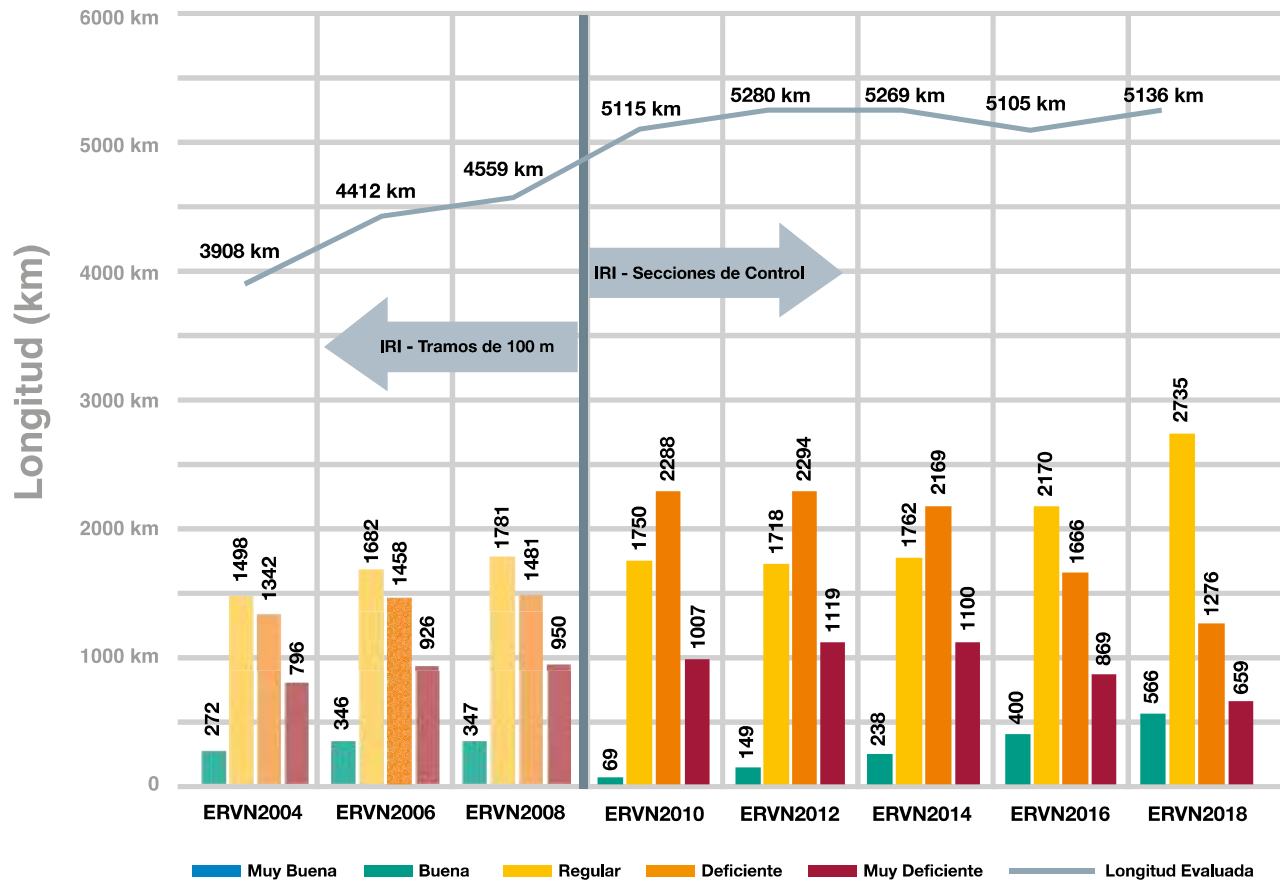
El Informe del 2016 – 2017, en el cual se evaluaron 5.100 km, la RVN pavimentada presentó una mejoría importante, siendo que el 48% presenta buenas condiciones generales, un 27% condiciones regulares y un 25 presenta malas condiciones.



Para el Informe del 2018 -2019, se evaluaron 53.000 tramos de pavimento flexibles de 100 metros de longitud. Se observa que, de los 5.236 km, 2.735 se encuentran en regular estado, lo que equivale al 52,23%, y solo un 10% se encuentra en condición buena.

La evolución del parámetro del IRI, que mide la desviación que tiene la superficie de un camino a partir de un plano perfecto, a mayor IRI, mayor irregularidad se muestra en el Gráfico 10.

**Gráfico 10 Evolución del IRI en la Red Vial Nacional Pavimentada**



Fuente: LANAMME-UCR, 2019

### 2.1.6.1. DEFLEXOLOGÍA (TPD)

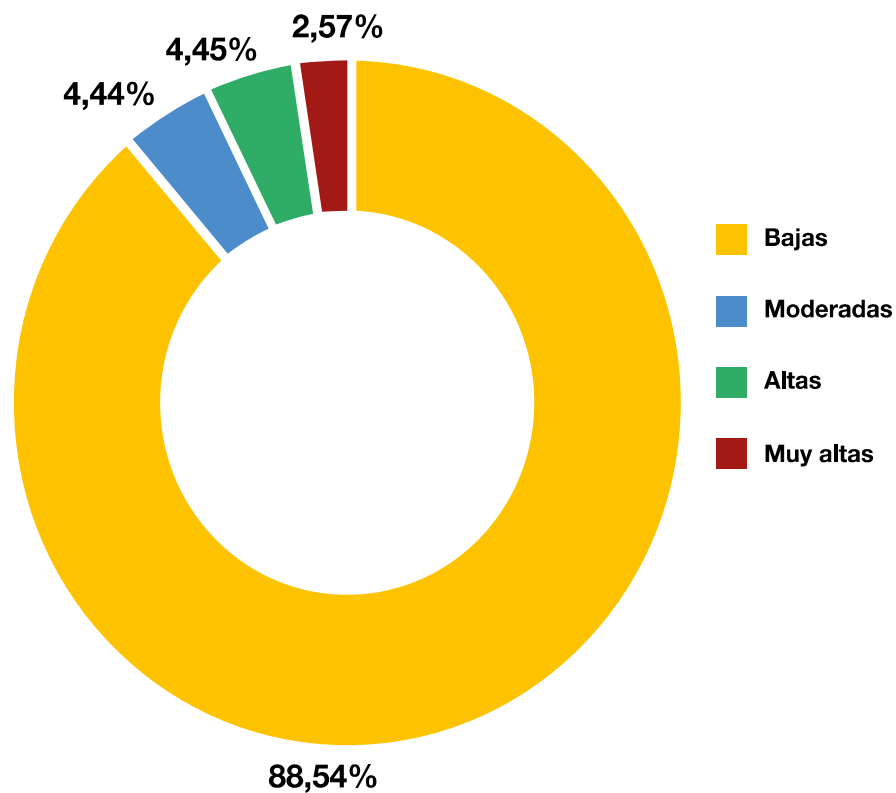
Las deflexiones miden los hundimientos que existen en una carretera; para el 2018 un 88,54% se encuentra en la categoría de Deflexión Baja, el otro 11,6% tienen deflexiones de moderado a muy alto.

Los siguientes son los rangos de Deflexiones Red Vial Nacional Pavimentada para el año 2018, según se muestra en el Cuadro 16 y Gráfico 11.

**Cuadro 16 Categoría de Deflexiones**

Categoría de Deflexiones	Longitud (km)	Porcentajes (%)
Bajas según rango del TPD	4 635.85	88.54
Moderadas según rango del TPD	232.52	4.44
Altas según rango del TPD	232.91	4.45
Muy Altas según rango del TDP	134.31	2.57
<b>Total</b>	<b>5 235.60</b>	<b>100.00</b>

Fuente: LANAMME-UCR, 2019

**Gráfico 11 Distribución General de las categorías de Deflexión (FWD)-ERVN2018**

Fuente: LANAMME-UCR, 2019

### 2.1.6.2. ÍNDICE DE REGULARIDAD SUPERFICIAL (IRI)

A continuación, se presentan los rangos Índice de Regularidad Superficial (IRI) para pavimentos flexibles en la RVN pavimentada (Cuadro 17)



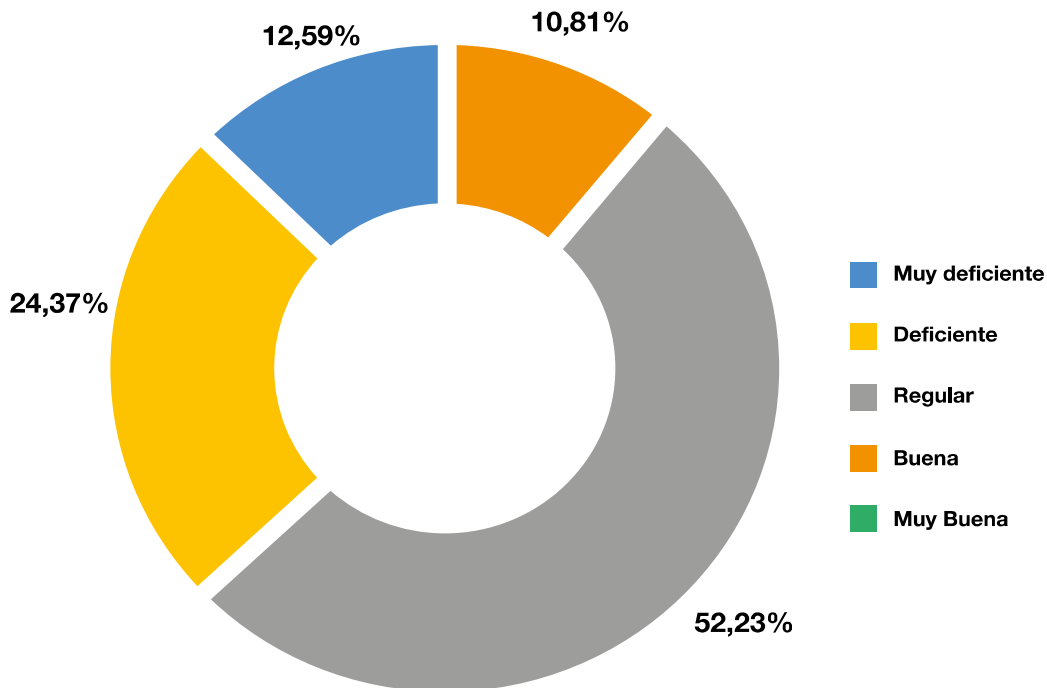
**Cuadro 17 Resultados del IRI de la Red Vial Nacional Pavimentada 2018**

Regularidad Superficial	Rango de IRI	Longitud (km)	Porcentaje
Muy Buena	0,0-1,0 m/km	0,00	0,00%
Buena	1,0-1,9 m/km	566,20	10,81%
Regular	1,19-3,6 m/km	2734,53	52,23%
Deficiente	3,6-6,4 m/km	1275,67	24,37%
Muy Deficiente	mayor a 6,4 m/km	659,20	12,59%
<b>Total</b>		<b>5235,60</b>	<b>100,00%</b>

Fuente: LANAMME-UCR, 2019

El Gráfico 12 muestra que la Red Vial Nacional en su índice de regularidad solo el 10,81% de la superficie analizada se encuentra en buen estado, el 52,23% en regular estado, un 24,37% en deficiente estado y un 12,59% en un muy deficiente estado. También se observa que la RVN no muestra un IRI en muy buen estado.

**Gráfico 12 Distribución del IRI (IRI) -ERVN2018**



Fuente: LANAMME-UCR, 2019

*2.1.6.3. COEFICIENTE DE RAZONAMIENTOS DE PAVIMENTOS (GRIP)*

El coeficiente de razonamiento superficial, abarcó una longitud de 3.475.33 km de la RVN pavimentada, es decir, el 43% del total de los km evaluados. Todas las mediciones se realizaron con una velocidad promedio de 50km/h.

Con este coeficiente se mide el deslizamiento de las carreteras en condición lluviosa, o sea la condición de agarre superficial, los cuáles se expresan en términos de probabilidad de accidentes. Los rangos son los siguientes (Cuadro 18).

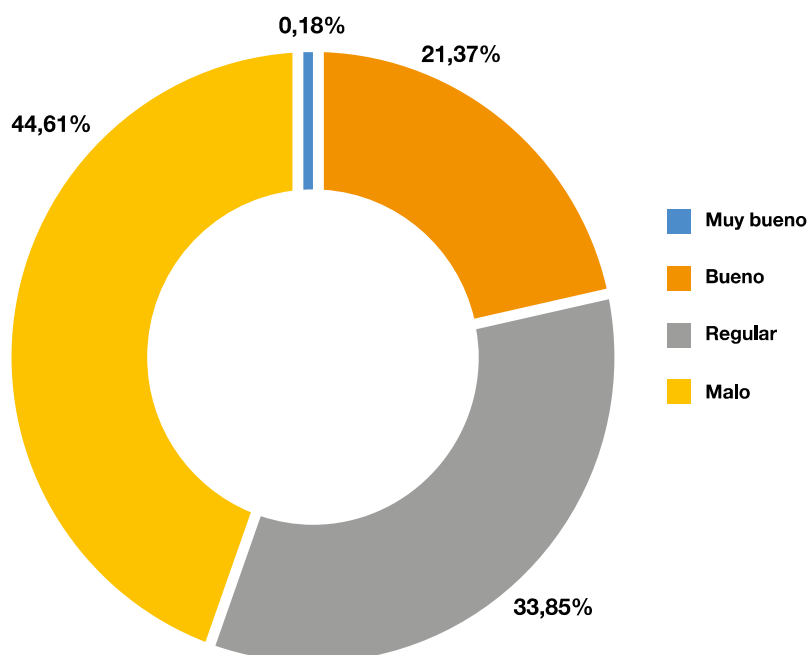
**Cuadro 18 Parámetros de condición según GRIP**

Condición *		Rango	Longitud (km)	Porcentaje
Muy bueno	No deslizante	> 0,78	6,08	0,18%
Bueno	Poco deslizante	0,6-0,78	736,92	21,37%
Regular	Deslizante	0,5-0,6	1167,15	33,85%
Malo	Muy deslizante	> 0,5	1538,17	44,61%
<b>Total</b>			<b>3448,32</b>	<b>100,00%</b>
* Según Clasificación internacional				

Fuente: LANAMME-UCR, 2019

Se observa en el Gráfico 13, que solo 6,08 km del total evaluado, no presenta condiciones deslizantes. El 21,98% presenta la condición de Poco Deslizante, mientras que el 44,26% presentan pavimentos con una alta probabilidad de deslizamientos. Lo anterior demuestra que hay un total de 77,84% carreteras entre deslizantes y muy deslizantes.

**Gráfico 13 Distribución RVN pavimentada según GRIP**



Fuente: LANAMME-UCR, 2019



## 2.2. ENTORNO MACROECONÓMICO

La siguiente sección está basada en los argumentos dados por el Ministerio de Hacienda de la República de Costa Rica, en el documento denominado Marco Fiscal Presupuestario de Mediano Plazo 2019-2023 (Dirección General de Presupuesto Nacional, Ministerio de Hacienda, 2019), relacionado con la publicación del Proyecto de Ley de Presupuesto de ejercicio económico del año 2020.

### 2.2.1. CONTEXTO ECONÓMICO INTERNACIONAL

La economía costarricense al estar inmersa en un mundo globalizado, no es inmune al contexto internacional, y dado que la coyuntura global tiende a desacelerarse, las repercusiones de ello se deben de considerar.

El Fondo Monetario Internacional (FMI), en su informe perspectivas de la economía mundial (julio 2019), proyecta una desaceleración de 0,1%, tanto para el año 2019 como para el 2020, con respecto a las cifras que estimaba en abril, lo que ubica el crecimiento mundial en 3,2% para el 2019 y 3,5% para el 2020.

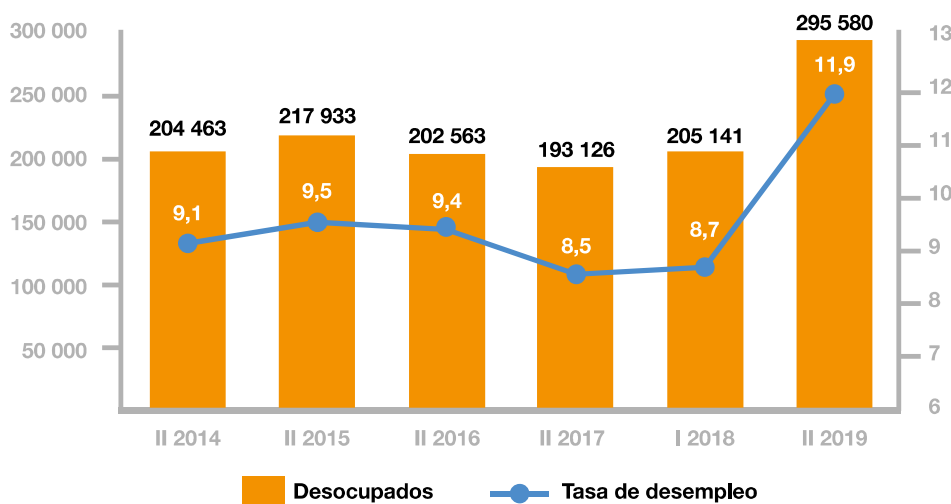
Y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) también ha revisado hacia la baja sus proyecciones de crecimiento mundial está previendo un crecimiento menor en 2019 que alcanza un 3,2% y para el 2020 está manteniendo una expectativa de 3,4%.

### 2.2.2. CONTEXTO ECONÓMICO NACIONAL

El Ministerio de Hacienda hace mención que al segundo trimestre de 2019 la tasa de desempleo fue de 11,9%, cifra que contrasta con el resultado observado en el período abril- junio de 2018 cuando el indicador fue 8,7% de acuerdo con los datos de la Encuesta Continua de Empleo del Instituto de Nacional de Estadística y Censos. (ver Gráfico 14)

**Gráfico 14 Desempleo en Costa Rica**

**Costa Rica: Personas desocupadas y tasas de desempleo 2014 - 2019 al segundo trimestre de cada año - en porcentaje y cantidad de personas -**



Fuente: elaboración del Ministerio de Hacienda con datos del INEC

El gasto total como porcentaje del PIB ha mostrado una clara tendencia al alza, sin embargo, para el 2020 se espera una desaceleración, esto es producto de la entrada en vigencia de la Regla Fiscal y de las reformas de la Ley de Salarios de la Administración Pública, ambas contenidas en la Ley N°9635. Se proyecta una desaceleración en el déficit primario del Gobierno Central para el 2019 y 2020 ya que se estima pase de -2,2% a -1,6% del PIB respectivamente, en comparación con 2,3% en el 2018.

Al primer semestre de 2019 se aprecia una mejora en el déficit de cuenta corriente. A junio de 2019 este se estimó en -0,9% del PIB, mientras que para el mismo periodo de 2018 fue -1,2% del PIB. Esta mejora se explica, por una caída en el valor de importaciones parcialmente compensada por el lento crecimiento de las ventas externas y al hecho que la factura petrolera también disminuyó como consecuencia del menor precio en términos interanuales.

En materia cambiaria, en junio de 2019, el resultado neto de las operaciones de compra y venta de divisas de los intermediarios cambiarios registró un superávit de US\$291,2 millones (US\$178,2 millones en mayo). Durante el mes la oferta promedio diaria de divisas fue de US\$77,0 millones, superior a la demanda diaria que alcanzó los US\$62,5 millones. Durante el 2019 el mercado cambiario ha mostrado una relativa estabilidad, con una tendencia a la apreciación del colón.

La aprobación de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas (Ley N°9635) contribuyó a reducir la incertidumbre que prevaleció en el segundo semestre de 2018 y permitió que en el primer semestre del año en curso el Gobierno obtuviera en el mercado local el financiamiento requerido a plazos más largos y sobre todo a partir del segundo trimestre a tasas más bajas.

Las Proyecciones de Mediano Plazo se basan en los supuestos Macroeconómicos suministrados por el Banco Central que suponen un crecimiento del PIB real entre 2,2% y 3,1% para el período 2019-2023, así como un nivel de inflación entre 2% y 4%, un crecimiento en importaciones promedio de 6,7% para el periodo 2019-2023, según se muestra en el Cuadro 19.

### Cuadro 19 Supuestos macroeconómicos

#### Marco Fiscal Presupuestario de Mediano Plazo 2018-2023 Supuestos macroeconómicos

Detalle	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Inflación	2.03%	3% (±1 p.p)	3% (±1 p.p)	3% (±1 p.p)	3% (±1 p.p)	3% (±1 p.p)
PIB real (variación anual)	2.6%	2.2%	2.6%	2.8%	2.9%	3.1%
PIB nominal (millones de colones)	34.693.418	36.429.780	38.586.880	40.915.892	43.428.458	46.105.618
Crecimiento nominal PIB	5.1%	5.0%	5.9%	6.0%	6.1%	6.2%
Importaciones sin regímenes especiales y sin hidrocarburos (millones de colones)	7.207.195	7.154.786	7.664.860	8.361.400	9.124.077	9.914.401
Var. De importaciones sin regímenes e hidrocarburos	3,8%	-0,7%	7,1%	9,1%	9,1%	8,7%

Fuente: Datos del BCCR



Se estima que entre 2019 y 2023 el Gobierno Central contará con ingresos corrientes constituidos principalmente por la recaudación de los tributos, así como con la colocación de títulos valores. En ese sentido la Asamblea Legislativa mediante Ley N°9708 “Autorización para emitir títulos valores en el mercado internacional y contratación de líneas de crédito” aprobada el 16 de julio del 2019, autorizó al Gobierno la emisión de US\$1.500 millones en eurobonos para enfrentar las necesidades de recursos y reducir el impacto sobre las tasas de interés del mercado doméstico.

Además de los títulos valores que pueda emitir el Gobierno Central y los empréstitos con multilaterales que pueda negociar, hay que considerar los créditos externos otorgados por bancos o entidades internacionales a instituciones estatales para obras de infraestructura.

Los créditos externos financiarán proyectos de infraestructura relacionados con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como el Proyecto de Ampliación de la Ruta 32 y el Proyecto BID 3071/OC-CR de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 1 Limón – Cañas y Etapa II del Programa Red Vial Cantonal (PRVC II). El escenario de los desembolsos financieros según el estado base del Gobierno de Costa Rica y el MOPT se muestran el Cuadro 20.

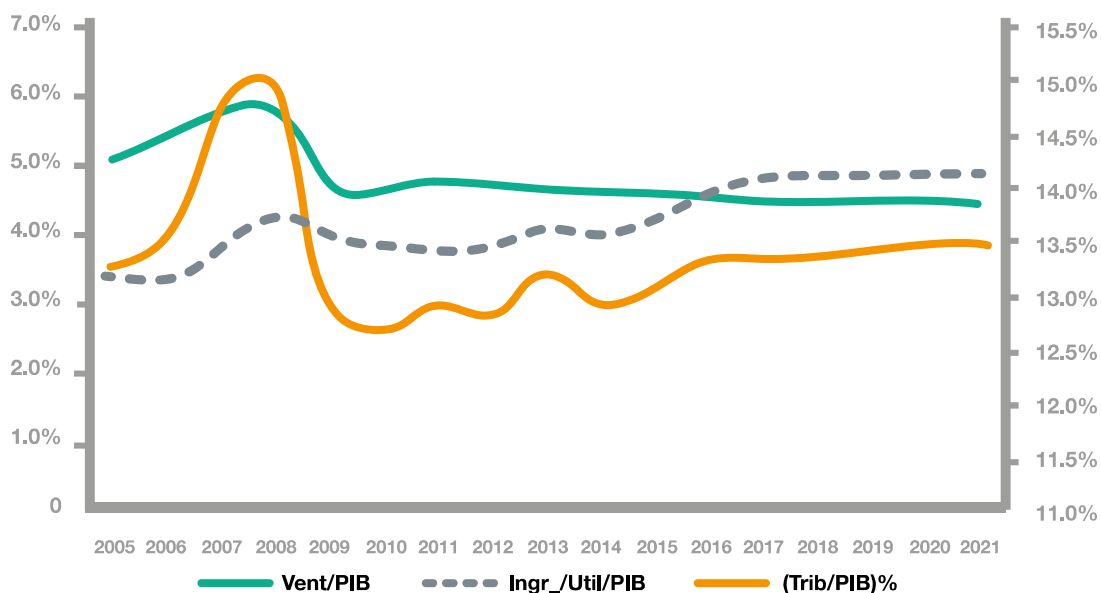
**Cuadro 20 Costa Rica; desembolsos financieros según Escenario base  
Gobierno Central, escenarios base, desembolsos financieros 2019-2023  
(porcentaje respecto al PIB)**

	2019	2020	2021	2022	2023
Total General	0.14%	0.41%	1.24%	1.10%	0.67%
Ministerio de Obras Públicas y Transporte	0.0311%	0.2526%	0.8786%	0.6636%	0.2210%

Fuente: Ministerio de Hacienda

Para 2019 se espera que la carga tributaria se ubique en 13,3% del PIB, para luego crecer paulatinamente hasta alcanzar el 13,4% entre los años 2020-2023. (ver Gráfico 15 )

**Gráfico 15 Carga tributaria**  
**Gobierno Central - Carga Tributaria Total**  
**Impuestos sobre el valor agregado, e ingresos y utilidades 2007 - 2023**  
**(Porcentaje respecto al PIB)**



Fuente: Elaboración del Ministerio de Hacienda

El Impuesto sobre el valor agregado mostraría una carga tributaria que se desplazaría desde 4,4% del PIB en 2020, hasta alcanzar el 4,7% del PIB en el 2023. De acuerdo con las estimaciones de la Dirección de Crédito Público en el mediano plazo, dicha relación superará el rango del 60% en el 2020; de manera que para el 2022, la Regla Fiscal aplica sobre el gasto total presupuestario, es decir al gasto corriente más el gasto de capital presupuestario.

Para el período 2019-2023 el gasto corriente representaría en promedio el 92,0%, dado que incluye los rubros de mayor peso como son las remuneraciones, las transferencias y los intereses de la deuda, que dada su tendencia creciente de los últimos años consume cada vez más recursos de la hacienda pública. El gasto de capital para el período de análisis tendrá una participación media de 7,9%, siendo el recurso externo la principal fuente de financiamiento para este gasto.

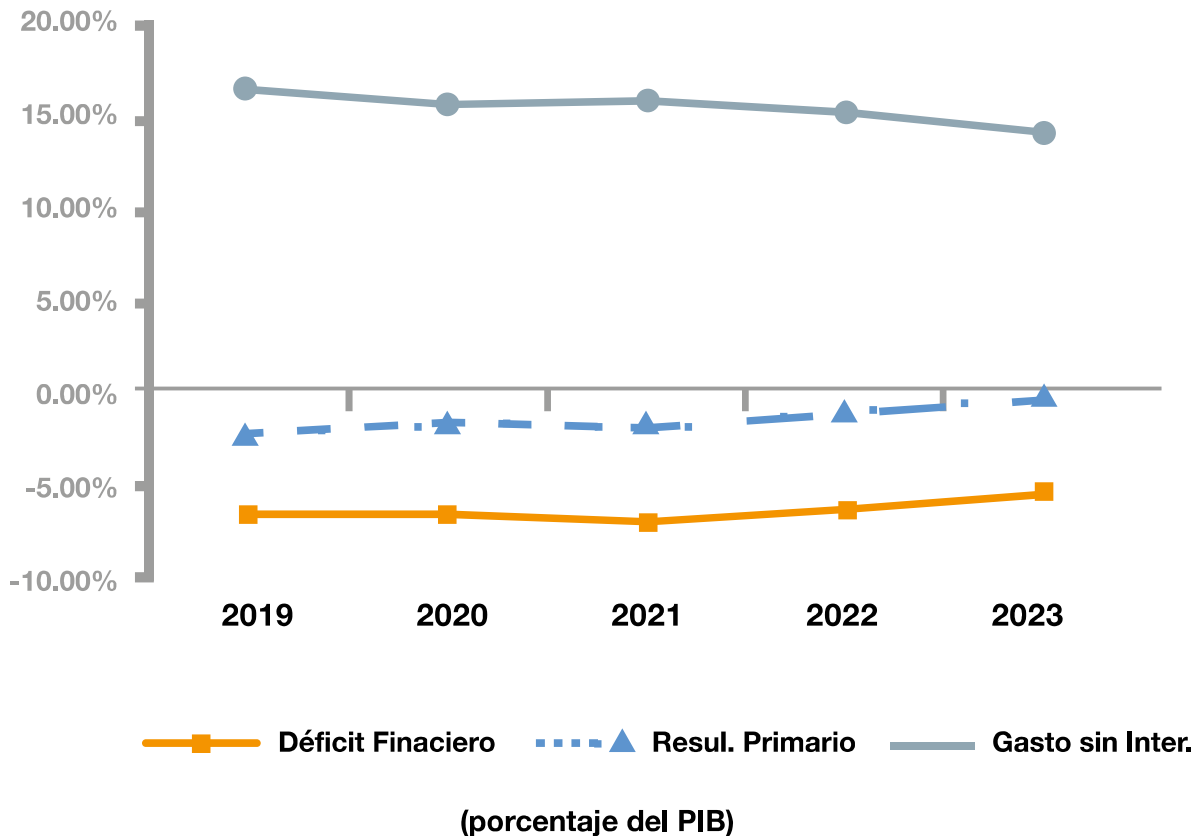
En el caso del gasto de capital se proyecta a lo largo del período una participación media con respecto al PIB de 1,6%. Este contempla créditos externos que ya están en ejecución más los que están en negociación y por tanto se supone que serán ejecutados en el período.

Los intereses, en el escenario planteado, se observa que entre 2019 y 2023, la tasa de crecimiento del pago de interés empieza a desacelerarse, producto de la aplicación de la Regla Fiscal que limita el crecimiento del Gasto Corriente y de Capital y de la autorización para colocar US\$1.500 millones en eurobonos. Dado que la carga de los intereses sigue siendo significativa a pesar de la reducción sostenida en los faltantes primarios, es claro que, sin otras reformas estructurales, se necesitará un horizonte que sobrepase el año 2023 para poder alcanzar reducciones en el saldo de la deuda que puedan reflejarse en una disminución en



los intereses dentro del presupuesto de la República. Entre 2019 y 2023 el déficit financiero se mantendría sobre el cinco por ciento, aunque se debe resaltar que se aprecia una mejora desde el -6,4% de 2019 al -5,3% de 2023. (ver Gráfico 16)

**Gráfico 16 Costa Rica, Déficit y Gastos sin intereses**  
**Costa Rica: Escenario base. Déficits primario y financiero y Gasto sin intereses del Gobierno Central, 2019 - 2023**



Fuente: Ministerio de Hacienda

El riesgo fiscal se define como las desviaciones de corto y mediano plazo de las variables fiscales (ingresos, gastos, activos, pasivos) respecto a las proyecciones presupuestarias y generan la incertidumbre asociada a la afectación de las finanzas públicas y que ponen en peligro el crecimiento económico y el desarrollo social del país.

Por ello un portafolio de deuda (Cuadro 21) se podría ver mayormente impactado por los riesgos de refinanciamiento, asociado en instrumentos de corto plazo, riesgo de tasas de interés que tienen que ver con la composición de deuda en tasa variable, riesgo por inflación, cuya exposición nace cuando una parte del portafolio esta indexada a la inflación y se presentan incrementos significativos del índice de precios y el riesgo cambiario, cuyo impacto será mayor en portafolios con una importante concentración en moneda extranjera.

**Cuadro 21 Costa Rica: Perfil de riesgos de la deuda**

<b>Tipo de Riesgo Re-financiamiento</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>Composición deseable al mediano plazo</b>
<b>Tipo de riesgo Refinanciamiento</b>							
Menos de 1 año	15,20%	12,00%	14,60%	13,00%	8,5%	11,40%	5%-10%
De 1 año a 5 años	30,50%	32,00%	31,80%	39,80%	37,10%	33,20%	35% -45%
Más de 5 años	54,30%	56,00%	53,60%	47,20%	54,40%	55,40%	45% -55%
<b>Tasa de interés</b>							
Fija	76,40%	76,30%	71,20%	71,50%	76,20%	77,60%	65% -75%
Variable	11,30%	14,90%	21,10%	22,10%	18,80%	17,50%	15% -20%
Indexada	12,30%	8,80%	7,70%	6,40%	5,00%	4,80%	5% -15%
<b>Cambiarío</b>							
Colones	63,50%	62,90%	60,60%	59,20%	56,10%	55,70%	60% -80%
Dólares	36,50%	37,20%	39,40%	40,80%	43,90%	44,30%	25% -35%
<b>Otros indicadores</b>							
Tasa promedio ponderada	6,00%	7,40%	7,90%	10,20%	8,00%		
Duración Modificada	5,7	5,7	5,1	4,5	4,6		
Maduración	8,5	8,7	8,2	7,6	7,7		
ATR	7,1	6,7	5,8	5,3	5,6		

Fuente: Dirección de Crédito Público, Ministerio de Hacienda

De igual manera, los riesgos para las Asociaciones Público Privadas (APP) se refieren al contrato de largo plazo entre una parte pública y una parte privada para el desarrollo y/o gestión de un activo o un servicio público, en el que el agente privado soporta una parte significativa de los riesgos y responsabilidades derivados de la gestión del proyecto y durante la vida del contrato, y la remuneración está ligada significativamente al desempeño y/o la demanda o uso del activo o servicio.

El Cuadro 22 presenta los proyectos que se han desarrollado mediante la figura de APP, así como sus características.



## Cuadro 22 Costa Rica: Contratos APP

	Corredor Vial San José - Caldera	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	Terminal Granelera de Puerto Caldera	Gestión de Servicios Públicos de la Terminal de Puerto Caldera	Terminal de Contenedores de Moín	Aeropuerto Juan Santamaría
Ubicación	Caldera – San José	Liberia, Guanacaste	Espíritu Santo, Esparza	Espíritu Santo, Esparza	Moín, Limón	Alajuela, Alajuela
Objeto	Diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, mantenimiento y conservación	Diseño, planificación, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento	Diseño, planificación, financiamiento, construcción, mantenimiento y explotación	Mantenimiento y explotación	Diseño, planificación, financiamiento, construcción, mantenimiento y explotación	Operación, financiamiento, administración, rehabilitación y promoción
Monto (millones de dólares)	301,4	35,0	29,0	No aplica	956,5	17,9
Estado actual	Explotación	Explotación	Explotación	Explotación	Construcción Fase 2A	Ampliación
Tipo	Concesión	Concesión	Concesión	Concesión de la Gestión (LCA)	Concesión	Gestión Interesada
Plazo	25 años y 6 meses	25 años	20 años	20 años	33 años	20 años
Fecha de inicio	08/01/2008	01/10/2010	11/08/2006	11/08/2006	19/01/2015	01/05/2001
Concesionario	Autopistas del Sol S.A.	CORIPORT	Sociedad Portuaria de Caldera SPC, S.A.	Sociedad Portuaria de Caldera S.A	APM Terminals	Aeris Holding Costa Rica
Fecha de adjudicación	18/12/2001	19/11/2008	24/02/2006	14/11/2001	21/03/2012	02/07/1999
Garantías explícitas	Ingresos mínimos garantizados	Ingresos mínimos y TIR garantizados	Garantía de Explotación, Fideicomiso	Garantía de Explotación, Garantía de la TIR del proyecto	Fideicomiso	Depósitos de garantías
Forma de remuneración	Cobro de tarifas por peaje	Explotación de áreas comerciales y cobro de impuestos y de tarifas de vuelos	Cobro a los usuarios	Cobro a los usuarios y servicios complementarios	Cobro por servicios a la nave de carga	Explotación de áreas comerciales, y cobros de tarifas de vuelos

Fuente: Dirección de Crédito Público, Ministerio de Hacienda

### 2.2.3. EL ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL

Mediante el Pilar de Infraestructura del Índice de Competitividad Global los países cuentan con un estándar en el que permite observar la percepción de expertos de cuales aspectos debe mejorar tanto en calidad, conectividad y eficiencia de servicio.

Considerando lo anterior, es que se busca brindar un sistema de trasportes que proporcione a la ciudadanía un sistema que integre las distintas modalidades que lo conforman, con el propósito de brindar mayor acceso

y la transitabilidad tanto de personas como de mercancías. Pero para ello se requiere de la formulación de estrategias transversales orientadas a crear un sistema de transporte que facilite el comercio y que promueva la actividad económica y productiva del país, mientras que potencia la integración en el mercado internacional. Otro aspecto importante, cuando se analiza la sostenibilidad de un sistema de transportes analizar los aspectos mitigantes de su impacto en el ambiente, puesto que se busca crear imagen del país modelo en gestión ambiental y promover el ecoturismo.

Respecto a este aspecto, el Cuadro 23 ilustra el Índice de Competitividad Global para los periodos 2008-2009 al 2018-2019, los indicadores muestran que el comportamiento de posicionamiento dentro del mismo.

**Cuadro 23 Índice de Competitividad Global**

CALIDAD PILAR 2 INFRAESTRUCTURA										
Año	GENERAL		CARRETERAS		FERROCARRILES		PUERTOS		AEROPUERTOS	
	Posición	% Índice	Posición	% Índice	Posición	% Índice	Posición	% Índice	Posición	% Índice
2008-2009	103	-	118	-	114	-	128	-	58	-
2009-2010	85	-	107	-	106	-	128	-	71	-
2010-2011	77	-	111	-	100	-	132	-	80	-
2011-2012	101	3,6	124	2,5	100	1,7	137	2,3	68	4,7
2012-2013	95	3,7	131	2,5	106	1,7	140	2,4	60	4,9
2013-2014	97	3,8	125	2,7	105	1,7	128	2,9	57	4,8
2014-2015	103	3,6	119	2,8	91	1,9	115	3	61	4,6
2015-2016	103	3,3	115	2,9	95	1,8	109	3,1	60	4,6
2016-2017	106	3,2	125	2,7	97	1,8	102	3,2	59	4,6
2017-2018	110	3,1	123	2,6		/1	98	3,4	64	4,5
2018-2019	124	/1		/1		/1		/1		/1

CONECTIVIDAD PILAR 2 INFRAESTRUCTURA										
Año	GENERAL		CARRETERAS		FERROCARRILES		PUERTOS		AEROPUERTOS	
2018-2019		/1	111			/1		/1	77	

EFICIENCIA SERVICIO PILAR 2 INFRAESTRUCTURA										
Año	GENERAL		CARRETERAS		FERROCARRILES		PUERTOS		AEROPUERTOS	
2018-2019		/1		/1	108		89		69	

En el 2018-2019 hubo un cambio de indicadores de medición

/1 No evaluado

Fuente: Elaboración propia, basada en WEF (World Economic Forum, 2008 al 2019).



Esto demuestra que las limitaciones financieras que ha experimentado el sector transportes durante los últimos veinticinco años, se reflejan en el deterioro paulatino de la infraestructura del país en este sector. Entre las principales deficiencias se pueden mencionar:

- Capacidad limitada, deterioro y falta de mantenimiento de carreteras, puertos, aeropuertos y ferrocarriles.
- Marco legal y regulatorio no idóneo para la atracción de capital privado al sector.
- Deficiencias de índole organizacional e institucional.
- Altos costos de operación en el manejo de proyectos.
- La insuficiencia de recursos financieros disponibles al sector.
- El manejo ineficiente de los recursos por limitaciones en la capacidad de ejecución.
- Limitaciones para el al financiamiento público que proporcionan las entidades financieras internacionales.

La infraestructura de transportes proporciona la base para el desarrollo económico del país, se debe asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes como vía para minimizar su impacto en el ambiente, potenciando la imagen del país como destino privilegiado para actividades ecoturismo. El principal reto para el sistema de transportes es constituirse como un pilar de la actividad económica y productiva del país, con la plataforma operativa y de generación de políticas públicas que permita la sostenibilidad económico, político y social, que fortalezca el Sector Transporte e Infraestructura y por ende el desarrollo nacional con estándares y buenas prácticas internacionales.

#### **2.2.4. BREVE ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA DE LOS PERIODOS COMPRENDIDOS ENTRE LOS AÑOS 2012 AL 2018.**

El análisis se basa en los datos recopilados de los Anuarios Estadístico del MOPT. En el Cuadro 24 muestra los montos totales obtenidos por año a nivel de Ingresos y Egresos, así como el Superávit obtenido en el periodo analizado. Como se observa los niveles de ejecución muestran una tendencia decreciente.

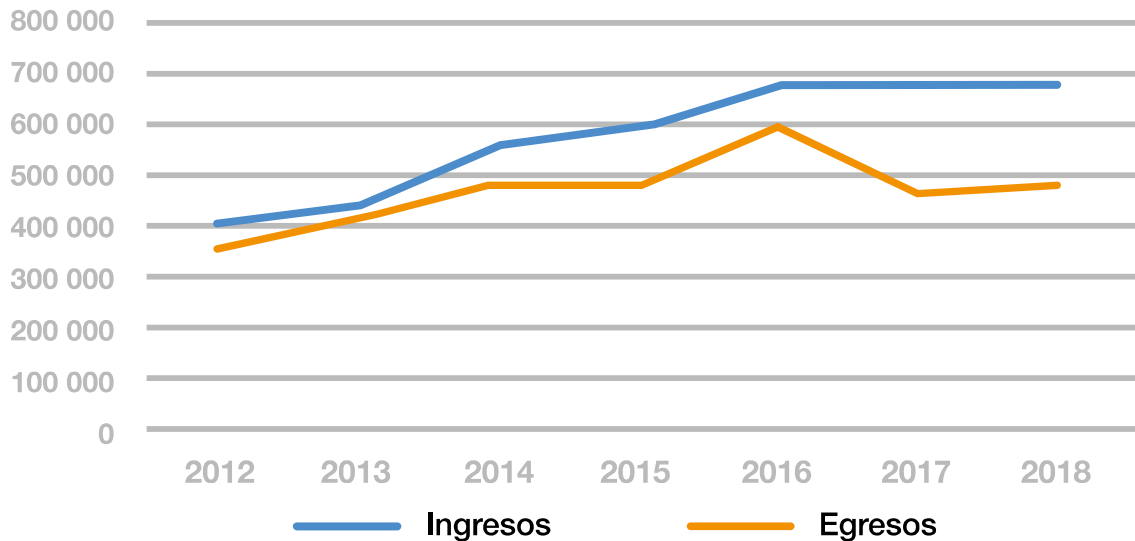
**Cuadro 24 Ingresos vs Egresos y Superávit, en millones de colones**

Detalle/año	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ingresos	410 075,8	443 153,1	559 207,4	601 037,6	676 954,2	690 845,8	694 713,7
Egresos	376 134,9	425 577,2	494 880,6	498 186,5	597 990,0	473 068,0	494 882,2
% ejecución	92%	96%	88%	83%	88%	68%	71%
Superávit / Déficit	33 940,9	17 575,9	64 326,8	102 851,1	78 964,2	217 777,8	199 831,5

Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

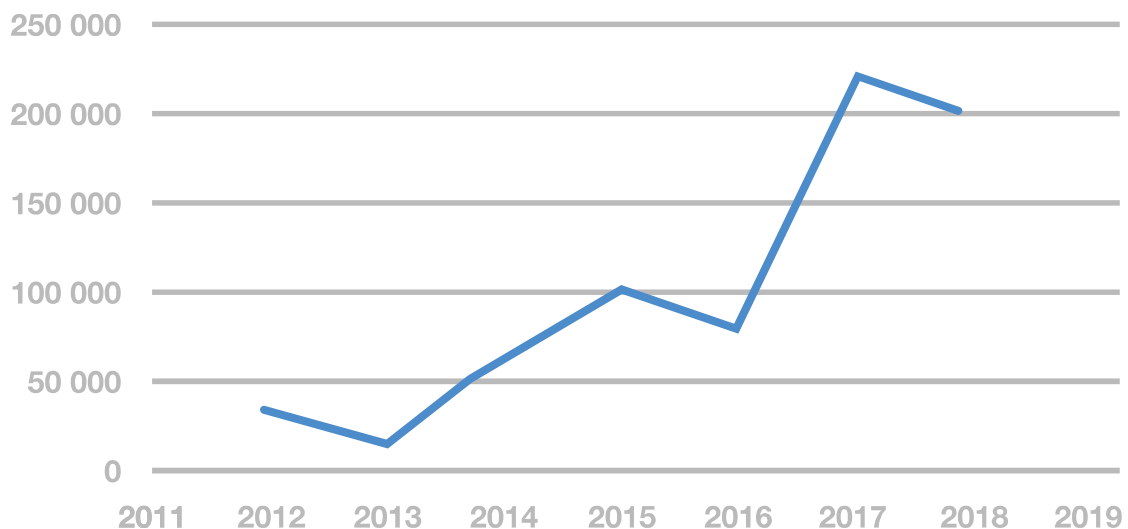
Lo anterior se visualiza más fácilmente en la brecha que se muestra en el Gráfico 17, donde se observa como a partir del 2016 la tendencia creciente que mantenían los egresos se revierte probablemente por efectos de las medidas que se han promovido para la contención del gasto. Esto genera, un incremento en los montos de superávit acumulado (Gráfico 18).

**Gráfico 17 Ingresos vs Egresos**  
Millones de colones



Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

**Gráfico 18 Superávit / Déficit**  
Millones de colones



Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)



El Cuadro 25 detalla el Ingreso a nivel de institución, como se observa CONAVI es la institución que ha obtenido mayores ingresos durante el periodo analizado, seguido por JAPDEVA y CETAC. Es probable que, a partir del 2018, por las circunstancias específicas (posible cierre técnico o reestructuración) de JAPDEVA los ingresos de esta institución sean menores

**Cuadro 25 Ingresos por Institución en millones de colones**

INSTITUCION	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CONAVI	235.081	247.410	321.062	336.910	367.696	329.491	311.790
CETAC	33.934	26.824	36.459	47.506	63.349	74.873	115.528
COSEVI	27.666	24.762	30.616	36.084	42.973	56.110	67.196
CTP	1.386	2.634	2.898	2.509	4.692	4.366	7.706
CNC	6.793	7.680	3.356	6.807	7.366	6.249	9.165
INCOFER	8.405	11.806	10.446	11.319	11.112	14.999	23.144
INCOP	8.241	6.759	7.047	6.013	11.342	12.183	13.679
JAPDEVA	35.478	39.600	58.949	60.809	64.595	68.265	59.159
MOPT	53.093	75.677	88.374	93.081	103.830	124.311	87.346
<b>TOTAL</b>	<b>410.076</b>	<b>443.153</b>	<b>559.207</b>	<b>601.038</b>	<b>676.954</b>	<b>690.846</b>	<b>694.714</b>

Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

Respecto al comportamiento de los Egresos por Institución CONAVI y CETAC muestran los mayores niveles de ejecución, pero mientras CETAC muestra una tendencia creciente sostenida desde el 2014, CONAVI fluctúa, el actual ciclo de tendencia creciente inició en 2017 (Cuadro 26).

**Cuadro 26 Egresos por institución en millones de colones**

INSTITUCION	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CONAVI	172.581	176.600	222.249	202.576	272.179	236.109	275.305
CETAC	28.914	21.950	18.607	26.245	38.116	42.734	51.699
COSEVI	17.973	14.382	16.986	21.150	16.648	19.877	25.246
CTP	2.450	2.728	4.131	4.246	3.941	4.258	4.823
CNC	4.183	9.678	4.163	7.961	6.552	5.176	5.453
INCOFER	7.303	7.799	7.915	6.297	5.762	9.490	13.423
INCOP	4.897	5.119	5.124	3.668	4.303	5.982	5.074
JAPDEVA	31.647	35.966	38.958	39.882	42.827	54.567	46.944
MOPT	106.186	151.354	176.749	186.162	207.660	94.876	66.917
<b>TOTAL</b>	<b>376.135</b>	<b>425.577</b>	<b>494.881</b>	<b>498.186</b>	<b>597.990</b>	<b>473.068</b>	<b>494.882</b>

Fuente: (Ministerio Obras Públicas y Transporte, 2009 al 2018)

## 2.3. MARCO NORMATIVO VIGENTE

En la siguiente sección se analizará específicamente las legislaciones vigentes que afectan el financiamiento del Sector, desde las leyes de aplicación general a las específicas. Las referencias legales son transcripciones de los documentos vigentes en SINALEVI a junio 2019, o normativa existente en el Ministerio de Hacienda.

### 2.3.1. LEY DE ADMINISTRACIÓN FINANCIERA DE LA REPÚBLICA Y PRESUPUESTOS PÚBLICOS

La Ley N°8131 denominada “Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos” (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019), es la que regula el régimen económico-financiero de los órganos y entes administradores o custodios de los fondos públicos y es aplicable según cita la ley en el Artículo N°1:

*“a. La Administración Central, constituida por el Poder Ejecutivo y sus dependencias.*

*b. Los Poderes Legislativo y Judicial, el Tribunal Supremo de Elecciones, sus dependencias y órganos auxiliares, sin perjuicio del principio de separación de Poderes estatuido en la Constitución Política.*

*c. La Administración Descentralizada y las empresas públicas del Estado.*

*d. Las universidades estatales, las municipalidades y la Caja Costarricense de Seguro Social, únicamente en cuanto al cumplimiento de los principios establecidos en el título II de esta Ley, en materia de responsabilidades y a proporcionar la información requerida por el Ministerio de Hacienda para sus estudios. En todo lo demás, se les exceptúa de los alcances y la aplicación de esta Ley. [...]” (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)*

De conformidad con el artículo N°21, para los efectos del ordenamiento presupuestario del sector público, la Autoridad Presupuestaria, como órgano colegiado debe además de asesorar al Presidente de la República en materia de política presupuestaria, formular, para la aprobación posterior del órgano competente las directrices y los lineamientos generales y específicos de política presupuestaria incluso lo relativo a salarios, empleo, inversión y endeudamiento.

A partir de la programación macroeconómica proporcionada por el Banco Central, la Autoridad Presupuestaria, tomando en consideración el Plan Nacional de Desarrollo, elaborará la propuesta de lineamientos generales y específicos de política presupuestaria del siguiente ejercicio económico, para los órganos y entes a los que aplica esta Ley. Estos lineamientos deberán publicarse a más tardar el 31 de marzo del año que precede al ejercicio de que se trate y serán de aplicación obligatoria. (Artículo N°23)

El Sistema de Administración Financiera del sector público estará conformado, según el artículo N°26, por el conjunto de normas, principios y procedimientos utilizados, así como por los entes y órganos participantes en el proceso de planificación, obtención, asignación, utilización, registro, control y evaluación de sus recursos financieros. Y el Ministerio de Hacienda será el órgano rector del Sistema de Administración Financiera (Artículo N°27)



El Sistema de Administración Financiera comprende los siguientes subsistemas, que deberán estar interrelacionados: a) Subsistema de Presupuesto, b) Subsistema de Tesorería, c) Subsistema de Crédito Público y d) Subsistema de Contabilidad. Asimismo, el Sistema de Administración de Bienes y Contratación Administrativa se concebirá como un sistema complementario (Artículo N°29)

En el artículo N°34, se indica que el titular de cada ente y órgano incluidos en el artículo N°. 1 incisos a) y b) será el responsable de presentar el anteproyecto de presupuesto al Ministerio de Hacienda, atendiendo las disposiciones en cuanto a la forma y los plazos que se definan para ese efecto.

De conformidad con el artículo N°37 se cita:

*“Las clasificaciones presupuestarias de ingresos y gastos se determinarán en el Reglamento de esta Ley. Para ello, se considerarán, entre otros asuntos, las necesidades de cada una de las etapas del proceso presupuestario. Tal reglamentación deberá elaborarse previa consulta a la Contraloría General de la República, en lo que corresponda dentro del cumplimiento de sus funciones constitucionales.”*

#### 2.3.1.1 DIRECTRICES, POLÍTICAS Y LINEAMIENTOS.

De conformidad con el artículo N°23 de la Ley 8131 respecto a los lineamientos de Política Presupuestaria se indica:

*“A partir de la programación macroeconómica, la Autoridad Presupuestaria, tomando en consideración el Plan Nacional de Desarrollo, elaborará la propuesta de lineamientos generales y específicos de política presupuestaria del siguiente ejercicio económico, para los órganos y entes comprendidos en los incisos a), b) y c) del artículo 1 de esta Ley.*

*En lo que atañe a los órganos y entes incluidos en los incisos a) y c) del artículo 1, la propuesta de lineamientos de política presupuestaria será conocida por el Consejo de Gobierno y la aprobación definitiva corresponderá al Presidente de la República. Estos lineamientos deberán publicarse a más tardar el 31 de marzo del año que precede al ejercicio de que se trate y serán de aplicación obligatoria. La máxima autoridad de cada órgano y entidad será la responsable de cumplirlos.*

*En lo que respecta a los órganos aludidos en el inciso b) del artículo 1, las directrices referidas se propondrán a los jefes respectivos para su conocimiento y aprobación.” Lo subrayado no pertenece al original.*

En el artículo N°25.- Limitaciones al endeudamiento se cita:

*“La programación macroeconómica también será utilizada por la Autoridad Presupuestaria como marco para proponer el límite al crédito del sector público no financiero. Este precisará el monto máximo del crédito que la Administración Central y las instituciones públicas no financieras podrán obtener del Sistema Bancario Nacional, elementos que se incluirán en los*

*lineamientos de política presupuestaria. Estos límites permanecerán vigentes durante toda la extensión del ciclo presupuestario subsiguiente.” Lo subrayado no pertenece al original.*

Respecto a la política de endeudamiento la Ley indica en el Artículo N°83 lo siguiente:

*“La aprobación de las políticas de endeudamiento y reducción de la deuda pública tanto interna como externa, para el corto, mediano y largo plazo, compete al Presidente de la República, a propuesta de la Autoridad Presupuestaria, la cual considerará la programación macroeconómica establecida en el título III de esta Ley. Esta política deberá ser respetada en la formulación de los presupuestos del sector público.” Lo subrayado no pertenece al original.*

Adicionalmente, Directrices y Lineamientos sobre Formulación, Ejecución y Evaluación del Presupuesto de la República y los Lineamientos POI, por parte del Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), donde se especifica las herramientas y procesos para elaborar el anteproyecto de presupuesto entre otros.

### **2.3.2. LEY DE EFICIENCIA EN LA ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS PÚBLICOS**

La Ley N°9731 “Ley de Eficiencia en la Administración de los Recursos Públicos” fue publicada en La Gaceta 161 del 23 de agosto de 2016 en el Alcance 148 tiene como finalidad la promoción de la efectividad y la economía en la ejecución de los recursos financieros, de las entidades que administran recursos públicos. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

Su ámbito de aplicación de conformidad con el artículo N°3 cita textualmente:

*“a) Los recursos de la Administración Central, entendida como el Poder Ejecutivo y sus dependencias, así como todos los órganos de desconcentración adscritos a los distintos ministerios, el Poder Legislativo, el Poder Judicial, el Tribunal Supremo de Elecciones, así como las dependencias y los órganos auxiliares de estos.*

*b) Los recursos que reciban por concepto de transferencias por parte de la Administración Central los entes públicos o privados.*

*c) Los recursos públicos que reciban por concepto de transferencias por parte de la Administración Central los entes públicos no estatales, las sociedades con participación minoritaria del sector público y las entidades privadas que administran recursos públicos.*

*De la aplicación de este artículo se exceptúan lo relativo a la administración de los recursos de terceros y las transferencias establecidas por norma constitucional.” Lo subrayado no pertenece al original.*

<sup>7</sup> Transferencia: son los recursos financieros que las instituciones reciben de la Administración Central para satisfacer necesidades públicas de diversa naturaleza, sin que medie una contraprestación de bienes, servicios o derechos a favor de quien traslada los recursos. Incluye las transferencias de destino específico autorizadas por ley, con o sin fuente de financiamiento, las voluntarias, los subsidios, las subvenciones y las donaciones. (Ver art.2 de la Ley) Lo subrayado no pertenece al original. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)



Por lo anterior, todas las entidades incluidas en el artículo N°3, deberán de conformidad con el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNIP) desarrollar estrategias y medidas contingentes que garanticen el uso de recursos públicos.

En el artículo N°5 se expone que el plazo para ejecutar los recursos del superávit libre, según cita:

*“Los recursos que se encuentran establecidos en el alcance del artículo 3 de esta ley, y sujetos al principio constitucional de caja única del Estado, sobre los que no se demuestre el cumplimiento de los objetivos y las metas institucionales y que constituyan superávit libre al cierre del ejercicio económico de la correspondiente entidad, deberán ser ejecutados por la entidad correspondiente en un período máximo de dos años, a partir del dictamen declarativo del superávit libre emitido por la Autoridad Presupuestaria, basado en los informes técnicos de la Tesorería Nacional. En caso de que no se ejecuten, en el plazo antes definido, los recursos establecidos en el artículo 3 deberán ser devueltos al presupuesto de la República para ser aplicados a la amortización de la deuda interna y externa de la Administración Central. [...]”*

Lo subrayado no pertenece al original.

En el artículo N°7 se indica las entidades señaladas en el artículo N°3 y cuenten con superávit (específico o libre)<sup>8</sup>, deberán informar el monto a la Tesorería Nacional y a la Dirección General de Presupuesto Nacional (DGPN), para realizar los ajustes a las transferencias asignadas en los ejercicios presupuestarios correspondientes, así como a la Autoridad Presupuestaria (AP) para su información.

Para el cumplimiento de esta ley la Autoridad Presupuestaria tendrá entre sus funciones establecer las políticas y los lineamientos necesarios en el cumplimiento legal, realizar el análisis respectivo de la información remitida por las entidades mantengan recursos de superávit libre, según lo indicado en el artículo N°5. Así como emitir dictámenes declarativos del superávit libre los cuales serán vinculantes para las entidades comprendidas en el artículo N°3.

A efectos de atender lo dispuesto en el artículo anterior, las entidades deberán presupuestar, programar y ejecutar el uso del superávit libre que mantengan en caja única del Estado. Y de conformidad con el artículo N°12 estarán obligados a suministrar la información económica, financiera, de ejecución presupuestaria y de cualquier otra naturaleza que la Autoridad Presupuestaria les solicite, dentro del plazo máximo de diez días hábiles a partir de la recepción de la solicitud, por los medios y en la forma que se indique de lo contrario estarían sujetos a los hechos generadores de responsabilidad administrativa (art. N°14).

Una vez que las entidades fueron dictaminadas que en plena vigencia de la presente ley y aún mantengan saldos y superávit libre acumulados de ejercicios económicos anteriores deberán hacer uso de los recursos, en el plazo de dos años según lo establecido en el artículo 5 de esta ley, el cual será contado a partir del ejercicio económico siguiente al dictamen declarativo del superávit libre. Cumplido el plazo, los dineros deberán ser automáticamente trasladados al presupuesto nacional, para ser aplicados al pago de amortización de la deuda interna y externa de la Administración Central.

8 “Superávit libre: exceso de ingresos ejecutados sobre los gastos reales efectuados al final de un ejercicio presupuestario, que son de libre disponibilidad en cuanto al tipo de partida o subpartida que pueden financiar.

Superávit específico: es aquel excedente que por disposición normativa u operativa se encuentra comprometido para un fin específico y que puede ser utilizado en períodos subsiguientes. Dichos recursos no podrán utilizarse para establecer el superávit del período subsiguiente, ni pueden ser gravados de ninguna forma. (Ver art.2 de la Ley)”. Lo subrayado no pertenece al original. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

La planificación adecuada de los recursos existentes en el Superávit libre o específico, si es que aplica, es actualmente para cada una de las instituciones del Sector, un aspecto más a considerar pues debido a los problemas económicos del país y la falta de recursos pagar la deuda del Estado.

### 2.3.3. CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

El Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) se rige mediante la Ley N°7798 del 30 de abril de 1998, denominada Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI), y su publicación se llevó a cabo en el Alcance N°20 de La Gaceta N°103 del 29 de mayo del 1998. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

Mediante esta Ley se crea el Consejo Nacional de Vialidad, como órgano con desconcentración máxima<sup>9</sup>, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental<sup>10</sup> y presupuestaria para administrar el Fondo de la red vial nacional, así como para suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley.

Respecto a las fuentes de financiamiento que la normativa legal establece para la institución, la Ley N°7798, señala en artículo N°20 que el Fondo para la Atención de la Red Vial Nacional, que estará constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes:

“[...]”

- a) *DEROGADO por el artículo 8 de la Ley N°8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, de 4 de julio del 2001.*
- b. *El monto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la Ley 7088. Esta disposición será reglamentada en conjunto por el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.*
- c. *Los créditos que por esta ley se faculta contraer con instituciones de crédito nacionales e internacionales. De requerirse el aval del Estado, será necesario contar con la aprobación de la Asamblea Legislativa.*
- d. *Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero, previa autorización del Consejo Nacional de Vialidad.*
- e. *El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.*
- f. *Las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores.*

9 Ley General de la Administración Pública N°6227, Artículo N°83 inciso 3: “La desconcentración será máxima cuando el inferior esté sustraído además, a órdenes, instrucciones o circulares del superior.” (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

10 “Esta modalidad organizativa consiste en la aceptación de una ficción jurídica según la cual, una determinada unidad administrativa puede actuar como si tuviera personalidad jurídica de derecho público, sin que efectivamente la tenga. Esto permite que maneje su propio presupuesto, su sistema de adquisiciones [...]” (Saborío Valverde, 2004)



*g. Los recursos que por transferencia realice el Ministerio de Hacienda, por concepto de la aplicación de la Ley de impuesto sobre la propiedad de vehículos, No. 7088.*

*h. Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.*

*Para los efectos propios del presente artículo, el Consejo Nacional de Vialidad tendrá la condición de administración tributaria.” Lo subrayado no pertenece al original.*

De igual manera el Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Nacional de Vialidad, publicado mediante decreto N°27099-MOPT (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019), indica en la Sección III respecto al Fondo para la atención de la Red Vial Nacional lo siguiente:

*“Artículo 17. Fondo de la red vial nacional. El Fondo para la atención de la red vial nacional constituye el instrumento de financiamiento del CONAVI y sus recursos sólo podrán ser utilizados para cumplir con las competencias que ese órgano tiene asignadas, previa autorización del presupuesto de gastos por la Contraloría General de la República.*

*Artículo 18. Fuentes de financiamiento.*

*18.1 El Fondo tendrá las siguientes fuentes de financiamiento:*

*18.1.1 Un monto equivalente al 15% de la contribución especial sobre la distribución nacional de combustibles y energéticos derivados del petróleo.*

*18.1.2 Un monto equivalente al 50% de los ingresos recaudados por concepto del impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la Ley N°7088.*

*18.1.3 Las partidas presupuestarias contenidas en la Ley de Presupuesto Nacional y las transferencias que realicen las Administraciones públicas.*

*18.1.4 Los créditos que contrate el CONAVI con instituciones de crédito nacionales e internacionales.*

*18.1.5 Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero.*

*18.1.6 El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública.*

*18.1.7 Las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores*

*18.2 La transferencia de los ingresos establecidos en los numerales 18.1.1 y 18.1.2, se registrarán por lo que se disponga en el Reglamento que, conjuntamente, emitan los Ministerios de Hacienda y de Obras Públicas y Transportes.*

*18.3 El Fondo estará bajo la supervisión de la Contraloría General de la República, y el control y fiscalización inmediato de la auditoría contable financiera del CONAVI, para lo cual tendrá las competencias y potestades que le asigna la Ley Orgánica de la Contraloría General de la República.*

Artículo 19. Fideicomisos.

*Con fundamento en la autorización contenida en el artículo 21 de la Ley, el CONAVI podrá colocar los recursos del Fondo en uno o varios de los fideicomisos que se constituyan con los bancos comerciales del Estado. El contenido del contrato de fideicomiso deberá ser aprobado por el Consejo de Administración.*

Artículo 20. Uso de los recursos.

*20.1 Sin excepción de ninguna índole, los recursos del Fondo deberán emplearse para satisfacer, por su orden, los siguientes renglones de actividad:*

*20.1.1 Conservación.*

*20.1.2 Mantenimiento rutinario.*

*20.1.3 Mantenimiento periódico.*

*20.1.4 Mejoramiento.*

*20.1.5 Rehabilitación.*

*20.1.6 Construcción de obras viales nuevas.<sup>11</sup>*

*20.2 La Dirección Ejecutiva al momento de preparar el anteproyecto del presupuesto de gastos distribuirá los recursos disponibles según el orden de prioridades establecido. Únicamente podrán asignarse recursos al renglón de actividades siguientes, una vez que la actividad inmediata anterior disponga de los recursos necesarios para su satisfacción, conforme a los programas anuales y quinquenales de inversión aprobados por el Consejo de Administración.*

*Se exceptúa de lo dispuesto en este numeral, los recursos obtenidos con préstamos internos y externos para fines específicos de construcción de obras nuevas.*

*20.3 La Contraloría no autorizará el presupuesto de gastos que contenga una asignación de recursos que irrespete el orden de prioridades establecido.*

*20.4 Los gastos administrativos anuales del CONAVI no podrán superar el 5% de los ingresos anuales del Fondo. Dentro de los gastos administrativos se entenderán incluidos los salarios del Director Ejecutivo y de los demás funcionarios técnicos y administrativos con cargo al presupuesto del CONAVI.” Lo subrayado no pertenece al original.*

Adicionalmente la Ley N°8114 (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019) denominada Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias del 09 de julio de 2001, publicada en el Alcance N°53 de La Gaceta N°131 del 09 de julio de 2001 y sus modificaciones, en el artículo N°5, respecto al destino de los recursos indica:

<sup>11</sup> Es la última de las prioridades en el empleo de los recursos para la institución



“Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

a) Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) para la atención de la red vial nacional, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional. [...]” Lo subrayado no pertenece al original.

En resumen, las fuentes de financiamiento con las que cuenta la institución provienen de

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
CONAVI	Ley N°7798	20	b c d e f g h	50% impuesto a la propiedad Créditos Donaciones Peajes Multas por infracción sobre pesos y dimensiones Transferencias MH Ley N°7098 Otros bienes
	Decreto 27099-MOPT	19		Fideicomisos
	Ley N°8114	5	a	21.75% impuesto único combustibles

### 2.3.4. CONSEJO TÉCNICO DE AVIACIÓN CIVIL

El Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC) se rige mediante la Ley N°5150 del 14 de mayo de 1973, denominada Ley General de Aviación Civil, y su colección se encuentra en la página 811 del Tomo 2 del I Semestre de 1973. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

El artículo N°2 de la Ley en mención cita:

*“La regulación de la aviación civil será ejercida por el Poder Ejecutivo por medio del Consejo Técnico de Aviación Civil y la Dirección General de Aviación Civil, ambos adscritos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, según las potestades otorgadas por esta Ley.*

*En relación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Técnico de Aviación Civil gozará de desconcentración máxima y tendrá personalidad jurídica instrumental para administrar los fondos provenientes de tarifas, rentas o derechos regulados en esta Ley, así como para realizar los actos o contratos necesarios para cumplir las funciones y tramitar los convenios a fin de que sean conocidos por el Poder Ejecutivo. (Así reformado por el artículo 1 de la Ley N°8038 del 12 de octubre del 2000)*

*(NOTA: El texto del artículo anterior a la presente reforma estaba TACITAMENTE reformado por el artículo 14, inc. 35 de la Ley de Presupuesto N°7018 de 20 de diciembre de 1985.*

Al respecto el dictamen C-178-95 considera que el Consejo Técnico de Aviación Civil es un órgano desconcentrado del MOPT, que goza de una personalidad jurídica instrumental referida al manejo de los fondos provenientes de esta ley -5150) Lo subrayado no pertenece al original.

Respecto a las Tarifas, en el Capítulo X (artículos del 162 al 166) hay un apartado que explica cómo se fijan, según los diferentes servicios, lo cual se recalca también en el artículo N°175. Seguidamente se cita algunos los artículos mencionados:

*“Artículo 162.- Las tarifas para el transporte de personas o mercancías, dentro o fuera del país, de las empresas que tengan certificado de explotación de servicios aéreos conforme a esta ley, deberán ser conocidas y aprobadas por el Consejo Técnico de Aviación Civil. Ninguna compañía que opere en Costa Rica podrá cobrar sumas o cantidades diferentes de las aprobadas en sus tarifas oficiales, salvo lo dispuesto en otra parte de esta misma ley.*

[...]

*Artículo 163.- Las tarifas para el transporte de personas o mercancías, serán estipuladas en moneda nacional, pero cuando se trate de transportes aéreos internacionales, podrán ser expresados, además, en las monedas de los países de origen de las empresas, o en cualesquiera otras.*

[...]

*Artículo 166.- Las tarifas, las rentas o los derechos aplicables a toda clase de servicios y facilidades aeroportuarias propiedad del Estado, serán fijados por el Consejo Técnico de Aviación Civil y aprobados por el Poder Ejecutivo, salvo los precios y las tarifas que deba fijar la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos en aplicación de su ley o como consecuencia de un tratado internacional suscrito por Costa Rica.*

*Los fondos provenientes de dichas tarifas, rentas o derechos se destinarán solo al desarrollo de la aeronáutica civil, y la administración será regulada por el reglamento que, para tal efecto, promulgue el Poder Ejecutivo.*

*La Contraloría General de la República fiscalizará la correcta inversión y gasto de los fondos percibidos con motivo de la aplicación de este artículo.”* Lo subrayado no pertenece al original.

En resumen, los artículos referentes a las fuentes de financiamiento con las que cuenta el Consejo son las siguientes

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
CETAC	Ley N°5150	162 -166		Tarifas por transporte de bienes y servicios



### 2.3.5. CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) se rige mediante la Ley N°6324 denominada Ley de Administración Vial y su publicada en llevo a cabo en el Alcance N°4 de la Gaceta N°97 del 24 de mayo de 1979. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

Mediante esta Ley indica que le corresponde al Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes su ejecución y en el artículo N°3 crea conjuntamente con el Consejo de Seguridad Vial, a Dirección General de Educación Vial, la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, y la Dirección General de la Policía de Tránsito.

El Consejo es una dependencia del Ministerio, con funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia. El artículo N°5 se estipula que el órgano máximo es la Junta Directiva y la integrarán el Ministro de Obras Públicas y Transportes o su delegado, quien la presidirá, el ministro de Educación Pública o su delegado, el ministro de Salud o su delegado, un representante de los gobiernos locales y un representante del Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos. El presidente de la Junta Directiva tendrá la representación judicial y extrajudicial del COSEVI, con las facultades que determina el artículo 1253 del Código Civil para los apoderados generalísimos y las facultades que le otorgue, de manera expresa, la Junta Directiva para los casos especiales. El presidente de la Junta Directiva podrá otorgar poderes generales, judiciales y especiales, cuando sea de comprobado interés para el Consejo.

En el artículo N°9 inciso e) se indica que el Consejo tendrá entre sus atribuciones:

*“Administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas, proyectos, tareas, operaciones, apoyo logístico y todo lo relacionado con el fortalecimiento de la seguridad vial y la disminución de la contaminación ambiental que requieran las direcciones de Ingeniería de Tránsito, Educación Vial, la Policía de Tránsito y el propio COSEVI.”* Lo subrayado no pertenece al original.

Y continúa en el artículo N°10, mencionando que el Consejo contará con los siguientes recursos:

*“a) Las sumas que se le asignen en los presupuestos ordinarios de la República.*

*b) Se establece un monto fijo, para el período 2013, de nueve mil quinientos colones (¢9.500) en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, que deberá ser cancelado por el propietario de cada vehículo automotor particular categoría automóvil, categoría carga liviana y categoría carga pesada, obligado al pago del seguro obligatorio automotor. En igual sentido, se establece para el período 2013 un monto de siete mil colones (¢7.000) en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, que deberá ser cancelado por el propietario de cada vehículo automotor categoría motocicleta obligado al pago del seguro obligatorio automotor. Para el período 2014, el monto fijo que deberá cancelar en beneficio del Consejo de Seguridad Vial, el propietario de cada vehículo automotor de las categorías antes indicadas obligado al pago del seguro obligatorio automotor, será de diez mil colones (¢10.000). El monto que deberá ser cancelado por el propietario de cada motocicleta obligado al pago del seguro obligatorio automotor será de cinco mil colones (¢5.000), para el período 2014.*

Los montos que se indican en el párrafo anterior se cobrarán en conjunto con el seguro obligatorio automotor. Las entidades aseguradoras serán consideradas, para estos efectos, como agentes de retención y de percepción, conforme a la Ley N.º 4755, Código de Normas y Procedimientos Tributarios, de 3 de mayo de 1971, y sus reformas. El monto recaudado se deberá transferir, mensualmente, directamente al Consejo de Seguridad Vial, por los recaudadores al efecto habilitados, bajo las modalidades que lleguen a acordarse.

Con la salvedad de lo indicado en este artículo para los propietarios de vehículo automotor particular obligados al pago del seguro obligatorio automotor para los años 2013 y 2014, el monto fijo establecido por este artículo para el año 2014 y, a partir de ese año, será reajustado por el Poder Ejecutivo mediante decreto en cada período fiscal, de conformidad con el índice de precios al consumidor (IPC) emitido por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), y debe ser comunicado a las entidades aseguradoras al menos con quince días hábiles antes de la fecha de inicio del período de cobro, para que se realicen los ajustes administrativos y técnicos que se requieran para efectuar la recaudación de este rubro.

(Así reformado el inciso b) anterior por el artículo único de la ley N°9112 del 19 de diciembre de 2012)

c) Los ingresos provenientes de las multas por infracciones de tránsito establecidas en la ley.

d) Las donaciones que reciba tanto de los entes descentralizados del Estado, a los cuales se les autoriza para hacerlas, así como de personas físicas o jurídicas del sector privado.

e) Los ingresos originados en los distintos servicios que prestan las direcciones de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito, Policía de Tránsito y el propio COSEVI.

f) Los aportes complementarios que acuerde el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad, con el fin de apoyar programas para mejorar la seguridad vial.

g) Los recursos generados de conformidad con el capítulo sobre financiamiento de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, los que serán utilizados para el cumplimiento exclusivo de dicha ley, a excepción del inciso b) del artículo 5 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001.

(Así adicionado el inciso anterior por el inciso b) del artículo 20 de la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclista, N°9660 del 24 de febrero del 2019)

Los recursos de este fondo serán administrados de conformidad con la Ley N.º 8131, Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001.

La fijación de todo límite de gasto referente a la ejecución de los fondos anteriormente mencionados deberá considerar tanto los gastos corrientes del COSEVI como lo presupuestado para inversión de capital, conforme a las proyecciones de recaudación realizadas por la institución, a fin de que esta pueda cumplir las funciones establecidas en esta ley.



(Así reformado por el artículo 248 de la ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N°9078 del 4 de octubre de 2012)”. Lo subrayado no pertenece al original.

Las fuentes de financiamiento del Consejo según la Ley vigente son las siguientes:

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
COSEVI	Ley N°6624	10	a	Presupuesto Ordinario de la República
			b	Suma fija de SOA por tipo de vehículo
			c	Infracciones
			d	Donaciones
			e	Servicios de Educación Vial, Ingeniería de Tránsito y COSEVI
			f	Programas complementarios COSEVI
			g	Ley Movilidad y Seguridad Ciclística

### 2.3.6. CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES

El Consejo Nacional de Concesiones (CNC) se rige mediante la Ley N°7762 Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, publicada en la Gaceta N°98 del 22 de mayo de 1998 en el Alcance N°17. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

En el artículo N°6 de la Ley se indica el Consejo se crea como un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes

Respecto a la personalidad jurídica instrumental el artículo N°7 indica:

*“1) El Consejo tendrá personalidad jurídica instrumental para los efectos de administrar el Fondo Nacional de Concesiones, así como para concertar los convenios y contratos necesarios para cumplir sus funciones.*

*2) Corresponderá a la Presidencia del Consejo ejercer la representación judicial y extrajudicial; tendrá las funciones establecidas en esta Ley y su respectivo Reglamento, así como las que le asigne el Consejo Nacional de Concesiones. El Consejo podrá autorizar a la Presidencia para que delegue esta representación, parcial o temporalmente, en la Secretaría Técnica, sin que pierda por ello sus facultades de representación.*

*3) El Consejo estará dotado del personal técnico y profesional necesario para su buen funcionamiento. Este personal será nombrado por su experiencia y conocimientos en las áreas propias y afines a la competencia de este órgano y la idoneidad para el cargo, de conformidad con el Estatuto de Servicio Civil, dentro de las categorías especiales que creará la Dirección General de Servicio Civil, tomando en consideración la naturaleza de las atribuciones de esta dependencia.*

4) El Consejo podrá recurrir también a la contratación a plazo fijo de los recursos profesionales y técnicos que estime necesarios, conforme a los objetivos del proyecto de concesión, mediante la creación de plazas excluidas del Régimen de Servicio Civil y reguladas por la Autoridad Presupuestaria, teniendo como referencia las categorías de los puestos incluidos en este Régimen, referidos en el párrafo anterior, tanto para la acreditación de los requisitos como para su remuneración.

5) En igual forma, podrá contratar las consultorías y los estudios que se requieran para el cumplimiento de las competencias asignadas por ley, cuando por inopia se compruebe que tanto el Consejo como la administración concedente, titular de las obras y los servicios objeto de la concesión, carecen de los recursos profesionales y técnicos para suplir estas necesidades.

6) La adquisición de los recursos materiales necesarios para el cumplimiento de las funciones de la Secretaría y del Consejo, se regirá por los procedimientos estatuidos en la Ley de contratación administrativa.

7) Toda la actividad contractual administrativa citada en este artículo, estará sujeta al régimen de prohibiciones previsto en la Ley de contratación administrativa.

(Así reformado por el artículo 1° aparte a) punto 4) de la Ley N°8643 de 30 de junio de 2008)".  
Lo subrayado no pertenece al original.

El Consejo contará con una Secretaría Técnica responsable, previa autorización del Consejo, de contratar los estudios técnicos requeridos para acreditar la factibilidad de los proyectos de concesión, ejecutar los actos preparatorios pertinentes para otorgar una concesión, vigilar que el concesionario cumpla sus obligaciones, imponer las sanciones y multas referidas en los artículos 49 y siguientes de esta ley y ejecutar, de conformidad con la Ley N°7495, de 19 de abril de 1995, y sus reformas, los trámites y requisitos previos a la adquisición y expropiación de bienes necesarios para ejecutar los contratos de concesión que estén dentro de su competencia, de conformidad con el artículo N°9.

La Sección III hace mención al Fondo Nacional de Concesiones y cita:

*"Artículo 13.- Creación del Fondo Nacional de Concesiones*

*Créase el Fondo Nacional de Concesiones, como instrumento para el financiamiento de los programas del Consejo Nacional de Concesiones. Los recursos de este Fondo únicamente podrán utilizarse para cumplir los objetivos de la presente Ley. Dicho Fondo estará sujeto a las directrices del Ministerio de Hacienda; con cargo a él podrán pagarse los estudios de prefactibilidad y factibilidad de los proyectos por concesionar, así como la adquisición o expropiación de bienes inmuebles o derechos necesarios para la construcción u operación de los proyectos; la contratación de servicios profesionales especializados, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 4) del artículo 7 de esta Ley.*

(Así reformado por el artículo 1° aparte a) punto 10) de la Ley N°8643 de 30 de junio de 2008).



Artículo 14.- Fuentes de financiamiento

1.- El Fondo tendrá las siguientes fuentes de financiamiento:

a) La suma que el concesionario debe pagar por la inspección y el control que ejerce la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones. La forma de fijar el monto se basará en criterios de servicio al costo, según los parámetros que para tal efecto establezca la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

b) Las donaciones nacionales e internacionales.

c) Las partidas presupuestarias contenidas en la Ley de Presupuesto Nacional y las transferencias que realicen tanto la Administración Pública central como la Administración Pública descentralizada y las empresas del Estado, estarán expresamente autorizadas por este artículo cuando dichas transferencias tengan por objeto proyectos de concesión legalmente relacionados con estas.

(Así reformado el sub-inciso anterior, por el artículo 1° aparte a) punto 11) de la Ley N°8643 de 30 de junio de 2008).

d) Las multas y garantías cobradas o ejecutadas a los concesionarios.

e) El reembolso de los estudios realizados por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones, los que podrán ser exigidos al adjudicatario de la concesión, según se disponga en el cartel.

f) Los recursos que el Consejo Nacional de Concesiones reciba, en condición de fideicomisario.

(Así adicionado el sub-inciso anterior, por el artículo 1° aparte b) punto 4) de la Ley N°8643 de 30 de junio de 2008).

2.- El Fondo estará bajo la supervisión de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno que disponga el reglamento de esta ley o acuerde el Consejo Nacional de Concesiones. Lo subrayado no pertenece al original.

Las fuentes de financiamiento del Consejo son las siguientes

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
CNC	Ley N°7762d	14	a	La suma que el concesionario debe pagar por la inspección y el control que ejerce la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones.
			b	Donaciones
			c	Partidas presupuestarias de la Ley de Presupuesto Nacional y las transferencias que realicen tanto la Administración Pública central como la Administración Pública descentralizada y las empresas del Estado
			d	Multas y garantías cobradas o ejecutadas a los concesionarios.
			e	El reembolso de los estudios realizados por la Secretaría Técnica
			f	Los recursos que el Consejo Nacional de Concesiones reciba, en condición de fideicomisario.

### 2.3.7. CONSEJO DE TRANSPORTE PÚBLICO

El Consejo de Transporte Público (CTP) se rige mediante la Ley N°7969 denominada Ley Reguladora del Servicio Público de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos en la modalidad de taxi, publicada en la Gaceta N°20 del 28 de enero de 2000. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019). Lo subrayado no pertenece al original.

En el artículo N°3 inciso a) indica que el ámbito de aplicación del Consejo de Transporte Público, es el siguiente:

*“a) El Consejo de Transporte Público, órgano de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, regula y controla en todo el territorio nacional el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.”* Lo subrayado no pertenece al original.

El artículo N°5 indica que el Consejo de Transporte Público es un órgano de desconcentración máxima, con personería jurídica instrumental. Amplia en el artículo N°6 que el Consejo estará especializado en materia de transporte público y será adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En el artículo N°25 se estipula lo correspondiente al cálculo de los cánones que el consejo cobrará:

*“Por cada actividad regulada, el Consejo cobrará un canon consistente en un cobro anual que se dispondrá de la siguiente manera:*

*a) El Consejo calculará el canon de cada actividad según el principio de servicio al costo y deberá establecer un sistema de costeo apropiado para cada actividad regulada.*

*b) Cuando la regulación por actividad involucre varias empresas, la distribución del canon seguirá criterios de proporcionalidad y equidad.*

*c) En el mes de junio de cada año, el Consejo presentará ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, para su aprobación, el proyecto de cánones para el año siguiente, con su justificación técnica. Recibido el proyecto, la Autoridad Reguladora dará audiencia, por un plazo de diez días hábiles, a las empresas reguladas para que expongan sus observaciones al proyecto de cánones. Transcurrido el plazo, se aplicará el silencio positivo.*

*d) El proyecto de cánones deberá aprobarse a más tardar el último día hábil de agosto del mismo año. Vencido este término sin el pronunciamiento de la Autoridad Reguladora, el proyecto se incluirá dentro del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y se tendrá por aprobado en la forma presentada por el Consejo y el Tribunal. El Consejo determinará los medios y los procedimientos adecuados para recaudar los cánones referidos en esta Ley.*

*(Así reformado por el artículo 46° de la ley N°8823 del 5 de mayo de 2010)*

*(Nota de SINALEVI: La Sala Constitucional mediante resolución N°2007 del 11 de febrero de 2009, aclaró el considerando VII de la resolución N°15716 del 16 de noviembre de 2005 en el sentido que: “la personalidad jurídica instrumental puede estar reconocida de manera razonablemente implícita en la ley, a partir de una interpretación sistemática del texto*



*normativo.” Es así como, a partir de los artículos 16, 22, 24, 25, 26, 27 y 28 de la Ley N°7969 del 22 de diciembre de 1999, “se puede concluir, sin duda que el Tribunal Administrativo de Transporte sí tiene personalidad jurídica instrumental.”)* Lo subrayado no pertenece al original.

El patrimonio general del Consejo y del Tribunal será inembargable y de ningún modo podrá ser traspasado al Gobierno central ni a sus instituciones; tampoco podrá ser usado por ellos. (artículo N°26)

Respecto a la administración de los Recursos el artículo N°27 establece:

“Todos los recursos financieros a que hace mención esta ley ingresarán a la Tesorería Nacional. Por medio del Presupuesto de la República el Ministerio de Hacienda destinará la totalidad de los ingresos provenientes de esta ley en favor del Consejo y del Tribunal, para cubrir los gastos correspondientes a la ejecución de las funciones que les han sido asignadas a dichos órganos.

*(Nota de SINALEVI: La Sala Constitucional mediante resolución N°2007 del 11 de febrero de 2009, aclaró el considerando VII de la resolución N°15716 del 16 de noviembre de 2005 en el sentido que: “la personalidad jurídica instrumental puede estar reconocida de manera razonablemente implícita en la ley, a partir de una interpretación sistemática del texto normativo.” Es así como, a partir de los artículos 16, 22, 24, 25, 26, 27 y 28 de la Ley N°7969 del 22 de diciembre de 1999, “se puede concluir, sin duda que el Tribunal Administrativo de Transporte sí tiene personalidad jurídica instrumental.”)* Lo subrayado no pertenece al original.

La administración de los recursos estará sometida a la fiscalización de la Contraloría General de la República, sin perjuicio de los mecanismos de control interno dispuestos en el reglamento y los acordados por el Consejo y el Tribunal. (Artículo N°28)

Los artículos que se refieren a las fuentes de financiamiento del CTP son las siguientes:

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
CTP	Ley N°79690	25		Cálculo de los Cánones
		27		Presupuesto Ordinario de la República

### 2.3.8. JUNTA DE ADMINISTRACIÓN PORTUARIA Y DE DESARROLLO ECONÓMICO DE LA VERTIENTE ATLÁNTICA

La Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA) se crea mediante la Ley N°3091 del 18 de febrero de 1963, denominada Ley Orgánica de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica, y su colección se encuentra en la página 157 del Tomo 1 del I Semestre de 1963. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

El artículo N°1 de la Ley en mención cita:

*“[...] en adelante denominada JAPDEVA, como ente autónomo del Estado, con carácter de empresa de utilidad pública, que asumirá las prerrogativas y funciones de Autoridad Portuaria; se encargará de construir, administrar, conservar y operar el puerto actual de Limón y su extensión a Cieneguita, así como otros puertos marítimos y fluviales de la Vertiente Atlántica, con la salvedad de los que operen al amparo del inciso h) del artículo 6° de esta ley. Se encargará asimismo de administrar la canalización del Atlántico y las tierras y bienes que esta misma ley le otorga. Administrará las empresas de transporte ferroviario del Estado que presten servicios de y hacia los puertos de la Vertiente Atlántica que específicamente contemple el Poder Ejecutivo en los planes nacionales de desarrollo.*

*NOTA: La administración de los ferrocarriles del Estado fue transferida al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) por su Ley Orgánica N°7001 de 19 de setiembre de 1985 (en especial por sus artículos 1 a 4, 36 y 45).”*

Y añade en el artículo N°3 textualmente:

*“Como institución autónoma<sup>12</sup> de derecho público, JAPDEVA tendrá personería jurídica y patrimonio propio; gozará de independencia administrativa de acuerdo con esta ley. Se regirá por las decisiones de su Consejo de Administración, cuyos miembros actuarán con apego a la Constitución Política, a las leyes y reglamentos pertinentes, siendo responsables de su gestión en forma total e ineludible. Las relaciones entre el Poder Ejecutivo y JAPDEVA se mantendrán a través del Ministerio de Obras Públicas y transportes.”*

JAPDEVA según dispone el artículo N°5 tiene la capacidad para celebrar toda clase de contratos, y actos comerciales para cumplir con las atribuciones de conformidad con la ley. Así como concertar con el Poder Ejecutivo, la construcción o provisión de obras portuarias conexas.

Este Consejo de Administración será de nombrado por el Consejo de Gobierno y será compuesto, según indica el artículo N°8, por siete miembros propietarios, a saber: el Ministro de Obras Públicas y Transportes o su representante y seis personas costarricenses, de reconocida honorabilidad, de amplios conocimientos y experiencia en el campo de actividades de JAPDEVA.

Respecto a las Disposiciones Financieras, en el Título II Capítulo V (artículos del 27 al 33) se dictan las políticas financieras. Seguidamente se cita los artículos mencionados:

<sup>12</sup> Constitución Política de Costa Rica (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)

ARTÍCULO 188.- Las instituciones autónomas del Estado gozan de independencia administrativa y están sujetas a la ley en materia de gobierno. Sus directores responden por su gestión.

ARTÍCULO 189.- Son instituciones autónomas:

1) Los Bancos del Estado

2) Las instituciones aseguradoras del Estado.

3) Las que esta Constitución establece, y los nuevos organismos que creare la Asamblea Legislativa por votación no menor de los dos tercios del total de sus miembros.”



*“Artículo 27.- La política financiera de JAPDEVA deberá ser dirigida a asegurar que el valor de su patrimonio se mantenga y que devengue una utilidad razonable sobre sus inversiones.*

*Artículo 28.- JAPDEVA deberá adoptar para cada año fiscal un presupuesto que cubra:*

*a) Todos los egresos corrientes; y*

*b) Todos los egresos que demanden inversiones basadas en planes de desarrollo.*

*Artículo 29.- JAPDEVA establecerá las tarifas portuarias y ferroviarias cuya aprobación final corresponde al organismo competente. Si éste no las objeta dentro de un plazo de sesenta días, a partir de su recepción, las regulaciones se considerarán aprobadas.*

*NOTA: Ver nota del artículo 1 en lo relativo a tarifas ferroviarias.*

*Artículo 30.- Las tarifas portuarias deberán establecerse para cada facilidad y servicio suministrado por el puerto y deberán ser razonablemente basadas en el costo de proporcionarlas y proveer a JAPDEVA con suficientes ingresos para atender sus obligaciones y planes de desarrollo.*

*Artículo 31.- JAPDEVA destinará cinco colones por tonelada métrica de la carga general de importación exceptuando productos de petróleo que se manejen por sus puertos, a los siguientes fines: de la referida suma se invertirán dos colones a través de los municipios de la provincia de Limón y se girarán en mensualidades de acuerdo con el plan de desarrollo regional de la misma. Los otros tres colones se destinarán para financiar los planes de desarrollo de la zona de la canalización del Atlántico.*

*Artículo 32.- El muellaje y todos los servicios suministrados por JAPDEVA, deberán ser pagados de acuerdo con las tarifas vigentes, aunque estos servicios los suministre el Gobierno, Municipalidades, Instituciones Autónomas y otras dependencias estatales.*

*Artículo 33.- JAPDEVA no estará obligada a pagar al Estado parte alguna de sus ganancias, por ningún concepto, pero aplicará las que hubiere, desarrollando la Vertiente Atlántica de conformidad al plan regional de desarrollo.” (lo subrayado no pertenece al original).*

Respecto a las Disposiciones Financieras, en el Título III Capítulo II (artículos del 41 al 45) se dictan las políticas financieras. Seguidamente se cita los artículos mencionados:

*“Artículo 41.- Son propiedad de JAPDEVA, además de sus activos e ingresos ordinarios y extraordinarios, los siguientes:*

*a) Los terrenos, edificios, equipos y en general todos los bienes muebles e inmuebles destinados a las actividades propias de JAPDEVA, con excepción de aquellos bienes del Estado que por Constitución Política no pueden salir de su patrimonio y los bienes del Ferrocarril Nacional al Atlántico. También las futuras expansiones del mismo, que de común*

acuerdo entre JAPDEVA y el Poder Ejecutivo se disponga traspasar, para lo cual ambas entidades quedan autorizadas para formalizar las respectivas escrituras ante la Notaría del Estado. Los bienes que a la fecha sean de propiedad la institución, no serán susceptibles del traspaso a que se refiere el presente artículo; y

b) Todos los terrenos del Estado situados en el área habilitada por canales navegables, comprendidos en un área de diez kilómetros desde el mar hacia el interior, paralela a la costa y una faja de tres kilómetros de ancho, paralela a ambos lados de los ríos y canales que administre la Junta.

NOTA: Ver nota del artículo 1 en lo referente a bienes del ferrocarril.

Artículo 42.- JAPDEVA estará exenta del pago de toda clase de impuestos directos o indirectos, presentes y futuros.

NOTA: Derogadas tácitamente, las siguientes franquicias: Postal (artículo 15 de la Ley N°5870 de 11 de diciembre de 1975 y su Reforma por el 17 de la N°7088 de 30 de noviembre de 1987); Telegráfica y Radiográfica (Artículo 9 de Ley N°4513 de 2 de enero de 1970). Derogado tácitamente en forma parcial por el artículo 16 de la Ley N°7088 citada, modificado por el 121 de Ley N°7097 de 18 de agosto de 1988, en lo referente a importación de vehículos, y de igual manera por los artículos 50 y 55 de Ley N°7293 de 31 de marzo de 1992, a partir de su vigencia, en lo que concierne a exención de pago de futuros impuestos.

Artículo 43.- Los bienes inmuebles de JAPDEVA y de los ferrocarriles del Atlántico, serán inembargables. NOTA: Ver nota del artículo 1 en relación con los bienes del ferrocarril.

Artículo 44.- Se otorga carácter de título ejecutivo a las certificaciones de facturas y cuentas que emita el auditor de JAPDEVA, por créditos a favor de la institución.

Artículo 45.- para el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos, JAPDEVA Estas áreas deberán contemplar fundamentalmente:

- a) Terminales y derechos de vía;
- b) Los sitios de anclaje, de fondeaderos y balizamiento de la rada;
- c) Los canales de acceso y zona de maniobras; y
- d) Los atracaderos y espuelas de tránsito, bodegas en general, oficinas, talleres, patios y espuelas de ferrocarril, zonas para almacenamiento de mercancías y cualquier otro sitio destinado a operaciones portuarias y ferroviarias." (lo subrayado no pertenece al original).



Las fuentes de financiamiento con que cuenta la institución son las siguientes

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
JAPDEVA	Ley N°3091	5		Contratos
		27-33		Tarifas

### 2.3.9. INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACÍFICO

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) se rige mediante la Ley N°1721 del 28 de diciembre de 1953, denominada Ley del Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, y su colección se encuentra en la página 465 del Tomo 2 del II Semestre de 1953. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

El artículo N°1 de la Ley en mención define la creación, fines y patrimonio disponible y cita:

*“Créase el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (Incop), en adelante denominado el Instituto, como una entidad pública, dotada de personalidad jurídica, autonomía administrativa, patrimonio propio, y capacidad de derecho público y privado; su objetivo principal será asumir las prerrogativas y funciones de autoridad portuaria, con el propósito de explotar, directa o indirectamente, de acuerdo con la ley, los puertos del Estado en el litoral pacífico del país, sus servicios portuarios, así como las actividades y facilidades conexas, con el fin de brindarlos de forma eficiente y eficaz para fortalecer la economía nacional.*

*Para cumplir el cometido del Instituto, formarán parte de su patrimonio:*

*a. Los muebles, los terrenos, los edificios, los equipos y las instalaciones portuarias y, en general, todos los bienes, muebles e inmuebles, los derechos y las obligaciones transferidos al Instituto por leyes anteriores o adquiridos por él en virtud del cumplimiento de sus obligaciones y cometidos legales, así como los ingresos provenientes del arrendamiento de los inmuebles y las instalaciones de su propiedad concernientes al recibo y la atención del turismo, nacional e internacional.*

*b. Todos los derechos e ingresos que se obtengan de la operación y explotación directa e indirecta conforme a la ley, de los puertos del Estado, sus servicios portuarios, así como de la operación y explotación de sus actividades y facilidades conexas que se presten en el litoral pacífico.*

*c. Los ingresos provenientes de la percepción de las sumas correspondientes a los servicios portuarios y las actividades conexas de esta naturaleza, los ya otorgados o los que en el futuro sean otorgados en concesión a terceros de acuerdo con la ley, mediante la Ley de concesión de obras públicas con servicios públicos, N°7762, o directamente por el Incop.*

d. Los bienes que revertan al Estado en virtud de concesiones de servicios portuarios y actividades conexas otorgadas a particulares.

(Así reformado por el artículo 1° punto 1 de la Ley N°8461 del 20 de octubre de 2005)

(NOTA: La administración de los ferrocarriles del Estado fue transferida al INCOFER mediante Ley N°7001 de 19 de setiembre de 1985).” Lo subrayado no pertenece al original.

INCOP según dispone el artículo N°4 tiene la capacidad para celebrar toda clase de contratos, y actos comerciales para cumplir con las atribuciones de conformidad con la ley dentro de las limitaciones señaladas en el artículo 121, inciso 14), Aparte C, de la Constitución Política.

El régimen de funcionamiento del Instituto se describe en el artículo N°5, el cual menciona la existencia entre otros de una Junta Directiva quien establecerá las políticas, un Gerente General que las ejecuta y una Secretaría Fiscalizadora de Concesiones bajo las órdenes de la Junta Directiva y que debe coordinar con el Consejo Nacional de Concesiones.

Las fuentes de financiamiento del INCOP son las siguientes

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
INCOP	Ley N°3091	1	a	Muebles, los terrenos, los edificios, los equipos y las instalaciones portuarias
			b	Derechos e ingresos que se obtengan de la operación y explotación, servicios portuarios y operación y explotación de sus actividades conexas
			c	Sumas correspondientes a los servicios portuarios y las actividades conexas de esta naturaleza, los ya otorgados o los que en el futuro sean otorgados en concesión a terceros de acuerdo con la ley (Ley N°7762)
			d	Bienes que revertan al Estado en virtud de concesiones de servicios portuarios y actividades conexas otorgadas a particulares.
		4		Contratos



### 2.3.10. INSTITUTO COSTARRICENSE FERROCARRILES

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) se rige mediante la Ley N°7001 del 19 de setiembre de 1985, denominada Ley Orgánica Instituto Costarricense Ferrocarriles INCOFER, publicada en el Diario Oficial La Gaceta 186, del 1 de octubre de 1985. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019).

El Instituto es una institución de derecho público, con autonomía administrativa, personalidad jurídica y patrimonio propio, y que se registrará por las disposiciones establecidas en la ley, su reglamento y leyes complementarias. (artículo N°1)

En el artículo N°3 se cita respecto a los objetivos:

*“a) Fortalecer la economía del país mediante la administración de un moderno sistema de transporte ferroviario para el servicio de pasajeros y de carga en todo el territorio nacional. Además, podrá prestar servicios conexos con el citado sistema y desarrollar otras inversiones y obras de infraestructura en inmuebles de su propiedad, o bien, previo convenio entre las partes, de otras instituciones públicas, las empresas de servicios municipales, las cooperativas de electrificación rural y sus consorcios, reguladas en la Ley N. ° 8345, Participación de las Cooperativas de Electrificación Rural y de las Empresas de Servicios Públicos Municipales en el Desarrollo Nacional, de 26 de febrero de 2003, y sus reformas, necesarias para la construcción, la operación y el mantenimiento del sistema ferroviario. De igual forma, podrá desarrollar en inmuebles de su propiedad otras inversiones u obras que le generen recursos para financiar sus proyectos de transporte ferroviario, siempre y cuando dichas actividades no afecten la prestación de los servicios de transporte a su cargo.*

*(Así reformado el inciso anterior por el artículo 1° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016, “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)*

*b) Rehabilitar, estructurar y modernizar, tanto en lo que se refiere a vías, instalaciones y equipo rodante, como a su administración y prestación de servicios en general, los actuales ferrocarriles nacionales del Atlántico y Eléctrico al Pacífico, a fin de integrarlos en un ferrocarril interoceánico nacional para la prestación del servicio.*

*c) Estudiar, ejecutar y administrar toda nueva red ferroviaria que pueda integrarse a las actuales, a fin de habilitar zonas de producción del país. Los estudios comprenderán, además, la posibilidad de llevar a cabo una interconexión ferroviaria centroamericana.*

*ch) Electrificar, reconstruir, rectificar y extender toda su red ferroviaria existente.*

*(Así reformado el inciso anterior por el artículo 1° de la ley N° 9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)*

*Para estos fines, el Instituto queda autorizado para negociar, contratar y ejecutar, de manera autónoma, endeudamientos internos y externos de mediano y largo plazos hasta un nivel de*

*endeudamiento máximo del cuarenta por ciento (40%) en relación con sus activos totales, así como para constituir gravámenes y, en cualquier forma legal, obtener recursos nacionales o extranjeros. El endeudamiento se calculará con base en el total consolidado del valor de los activos totales del Instituto al 31 de diciembre del año anterior; para el cálculo se excluirán los pasivos de corto plazo. Los cambios en el pasivo total del Instituto, a consecuencia de las variaciones en los tipos de cambio, no serán considerados para efectos de medir la variación neta del pasivo total, para el cálculo del nivel de endeudamiento regulado en este artículo. El Instituto deberá contar con un registro contable suficiente, que deberá actualizar de forma periódica, sobre los activos institucionales, o bien, otros mecanismos idóneos para asegurar de manera precisa el valor de dichos activos.*

*(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 1° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)*

*Si el endeudamiento requerido excede el porcentaje indicado en el párrafo anterior, deberá obtenerse la aprobación de la Asamblea Legislativa.*

*(Así reformado el párrafo anterior por el artículo 1° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)* Lo subrayado no pertenece al original.

El Capítulo VIII de la Ley es el que se refiere a las tarifas y cita:

*“Artículo 30.- El Consejo Directivo preparará los proyectos de reglamento necesarios para el establecimiento de tarifas y los someterá a la aprobación del Poder Ejecutivo, el que deberá pronunciarse dentro del término de sesenta días. De no hacerlo durante el plazo estipulado, las tarifas se considerarán automáticamente aprobadas.*

*Artículo 31. Todos los servicios que presta el Instituto, aun cuando sean a favor de la Administración Pública, las municipalidades, las instituciones autónomas u otros organismos del Estado deberán ser remunerados o retribuidos de acuerdo con las tarifas vigentes para el público. No obstante, el Instituto queda facultado para negociar, directamente con otras instituciones y empresas públicas, esquemas de compensación y pago en especie de inversiones, obras y servicios recibidos, mediante la prestación de sus servicios.*

*Para ello, se deberán tomar en cuenta las competencias de cada entidad, así como los límites de equilibrio y la razonabilidad entre las prestaciones, que se han dispuesto en el ordenamiento de contratación administrativa.*

*(Así reformado por el artículo 1° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”).* Lo subrayado no pertenece al original.



Respecto al patrimonio la normativa legal establece en el Capítulo XI lo siguiente:

*“Artículo 36.- Formarán parte del patrimonio del Instituto:*

- a) Los terrenos, edificios, estructuras, equipos, material rodante y, en general, todos los bienes inmuebles que estén o hayan estado destinados a actividades ferroviarias o conexas con éstas, como patios ferroviarios, bodegas, casas y edificios que integraron o integren el patrimonio del Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, a los Ferrocarriles del Atlántico o a cualquier otra institución pública que los tenga bajo su dominio o posesión por cualquier título. Estos bienes deberán ser traspasados en propiedad al Instituto, conforme con las previsiones establecidas en el transitorio I de esta ley.*
- b) Las utilidades que se obtengan de la explotación de los ferrocarriles y sus obras conexas y de la ejecución de los actos que le competan.*
- c) Las regalías o derechos convencionales que corresponda pagar a las empresas particulares sujetas a contratos de concesión relacionados con la actividad ferroviaria.*
- ch) Las sumas incluidas a su favor en los presupuestos ordinarios del Poder Ejecutivo o de cualquier otra institución del Estado.*
- d) Los aportes, subsidios o donaciones que sociedades o particulares le hagan para el cumplimiento de sus objetivos.*
- e) Sus fondos y valores líquidos.*
- f) Sus créditos activos.*
- g) Los bienes o valores que provengan de intereses o utilidades de inversión.*
- h) Los productos de la venta de bienes.*
- i) En general, todos los bienes muebles e inmuebles que adquiera por cualquier título.*
- j) La renta producida por el impuesto al banano, en el porcentaje de veinte centavos de dólar por cada caja exportada, según el artículo 13 de la ley N°6256 del 28 de abril de 1978. Igualmente, las asignaciones presupuestarias que el Poder Ejecutivo deberá consignar en el presupuesto anual del Ministerio de Obras Públicas y Transportes destinadas a cubrir el mantenimiento de las vías férreas y sus estructuras. Ambas rentas deberán ser giradas directamente al Instituto por la Tesorería Nacional.*

*Artículo 37.- El Gobierno no obtendrá ningún porcentaje de las utilidades del Instituto, el que tampoco deberá ser considerado una fuente productora de ingresos para el fisco. Las utilidades se emplearán en el mantenimiento y mejoramiento del servicio, así como en su desarrollo futuro.*

Se excluye de esta disposición la contribución hasta del quince por ciento (15%) de las utilidades que se deben destinar al fortalecimiento del Régimen de invalidez, vejez y muerte de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), de acuerdo con el artículo 78 de la Ley N.0 7983, Ley de Protección al Trabajador, de 16 de febrero de 2000.

(Así reformado por el artículo 1° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)

Artículo 38.- *El patrimonio y los demás bienes del Instituto serán inembargables.*

Artículo 38-bis.- *Para el cumplimiento de sus fines, el Instituto está facultado para suscribir contratos de fideicomiso con entidades financieras, dentro y fuera del territorio nacional.*

*Los fideicomisos constituidos en el país tendrán la supervisión de la Superintendencia General de Entidades Financieras (Sugef), mientras que los constituidos con organismos internacionales o fuera del territorio nacional tendrán la supervisión que corresponda, de conformidad con la legislación que les sea aplicable.*

*La actividad contractual que realicen los fideicomisos estará sujeta a los principios constitucionales de la contratación administrativa. Los presupuestos de estos fideicomisos serán enviados a la Contraloría General de la República, para efectos de aprobación y fiscalización.*

*Cuando los fideicomisos sean constituidos en el territorio nacional, el Instituto podrá elegir al fiduciario mediante invitación concursada entre los bancos públicos.*

(Así adicionado por el artículo 2° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)

Artículo 38-ter.- *El Instituto podrá emitir todo tipo de emisiones estandarizadas y registradas en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios de la Superintendencia General de Valores (Sugeval), en moneda nacional o extranjera, al interés, la tasa de amortización y el monto que su Consejo Directivo determine, de conformidad con la legislación aplicable. Dichos títulos tendrán la garantía que el Instituto les señale en el acuerdo de emisión; para ello, podrá titularizar sus ingresos actuales y futuros, o sus bienes, mediante contratos financieros tales como arrendamientos o fideicomisos, o podrá gravar sus bienes e ingresos.*

*Los títulos que emita el Instituto serán negociables libremente y podrán ser adquiridos por todos los entes públicos o privados, nacionales o extranjeros, incluyendo las operadoras de pensiones.*

*El Instituto podrá emitir, vender y adquirir valores en el mercado financiero primario o secundario, directamente en ventanilla o por medio de los puestos de bolsa de valores que se estime necesarios. Los valores podrán emitirse en serie o de forma individual y podrán*



ser objeto de oferta pública. Los bienes patrimoniales del Instituto podrán garantizar dichas emisiones.

El cumplimiento del presente artículo deberá realizarse de conformidad con la legislación vigente sobre la regulación del mercado de valores, en cuanto a las regulaciones y las restricciones que en ella se establezcan.

(Así adicionado por el artículo 2° de la ley N°9366 del 28 de junio del 2016 “Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana”)” Lo subrayado no pertenece al original.

Las fuentes de financiamiento de la institución son las siguientes

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
INCOFER	Ley N°7001	30-31		Tarifas
		38 bis		Fideicomisos
		38 ter		Emisión estandarizada de Títulos Valores

### 2.3.11. CUADRO RESUMEN DE FUENTES DE FINANCIAMIENTO SEGÚN LEGISLACIÓN POR INSTITUCIÓN

El resumen (Cuadro 27) por institución los artículos vigentes de cada Ley que aplica a cada institución del Sector referentes con las fuentes de financiamiento empleadas a la fecha. Para conocer más de la legislación de cada institución se deberá analizarse las leyes que las rigen.

## Cuadro 27 Instituciones y Fuentes de Financiamiento

Institución	Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
TODAS	Ley N°8131			
CONAVI	Ley N°7798	20	b c d e f g h	50% impuesto a la propiedad Créditos Donaciones Peajes Multas por infracción sobre pesos y dimensiones Transferencias MH Ley N°7098 Otros bienes
	Decreto 27099-MOPT	19		Fideicomisos
	Ley N°8114	5	a	21.75% impuesto único combustibles
CETAC	Ley N°5150	162 -166		Tarifas por transporte de bienes y servicios
COSEVI	Ley N°6624	10	a b c d e f g	Presupuesto Ordinario de la República Suma fija de SOA por tipo vehículo Infracciones Donaciones Servicios de Educación Vial, Ingeniería tránsito y COSEVI Programas complementarios COSEVI Ley Movilidad y Seguridad Ciclística
CNC	Ley N°7762	14	a b c d e f	La suma que el concesionario debe pagar por la inspección y el control que ejerce la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones. Donaciones Partidas presupuestarias de la Ley de Presupuesto Nacional y las transferencias que realicen tanto la Administración Pública central como la Administración Pública descentralizada y las empresas del Estado Multas y garantías cobradas o ejecutadas a los concesionarios. El reembolso de los estudios realizados por la Secretaría Técnica Los recursos que el Consejo Nacional de Concesiones reciba, en condición de fideicomisario.
CTP	Ley N°7969	25 27		Cálculo de los Cánones Presupuesto Ordinario de la República
JAPDEVA	Ley N°3091	5 27-33		Contratos Tarifas
INCOP	Ley N°1721	1	a b c	Muebles, los terrenos, los edificios, los equipos y las instalaciones portuarias Derechos e ingresos que se obtengan de la operación y explotación, servicios portuarios y operación y explotación de sus actividades conexas Sumas correspondientes a los servicios portuarios y las actividades conexas de esta naturaleza, los ya otorgados o los que en el futuro sean otorgados en concesión a terceros de acuerdo con la ley (Ley N°7762)
		4	d	Bienes que reviertan al Estado en virtud de concesiones de servicios portuarios y actividades conexas otorgadas a particulares. Contratos.
INCOFER	Ley N°7001	30-31 38-bis 38-ter		Tarifas Fideicomisos Emisiones estandarizadas de Títulos valores

Fuente: Elaboración propia del PGFPSTI basada en SINALEVI (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019)



**3**

## **Fuentes de financiamiento actuales**



Al final de la década de los setenta y principios de los ochenta, el modelo de sustitución de importaciones se desgastó, propiciando problemas estructurales que derivaron en la crisis de los años 1982 y 1983 (Universidad de Costa Rica, 2016).

Además de eso, el Crecimiento Promedio del PIB per cápita en Costa Rica, disminuyó a -1.0% en 1980, como se muestra en el Cuadro 28.

**Cuadro 28 Crecimiento Promedio del PIB per cápita en Costa Rica**

Año	1970	1980	1990	2000
PIB per cápita	2,6%	-1,0%	2,0%	2,7%

Fuente: (Universidad de Costa Rica, 2016)

Esta crisis de los años ochenta provocó que el país se descapitalizara y no invirtiera en infraestructura vial.

En las reformas del gasto del gobierno, el gasto público no fue reorientado hacia la educación, salud e infraestructura vial. Por lo anterior, el MOPT tuvo una reducción del gasto real desde el año 1984 hasta el año 1995. En 1995 el gasto real era un 42% de la inversión que se dio en 1980, debido a la poca inversión. Mientras, en 1997, solo el 17% de la Red Nacional Asfaltada y el 10% de la Red Vial Cantonal se encontraba en buen estado.

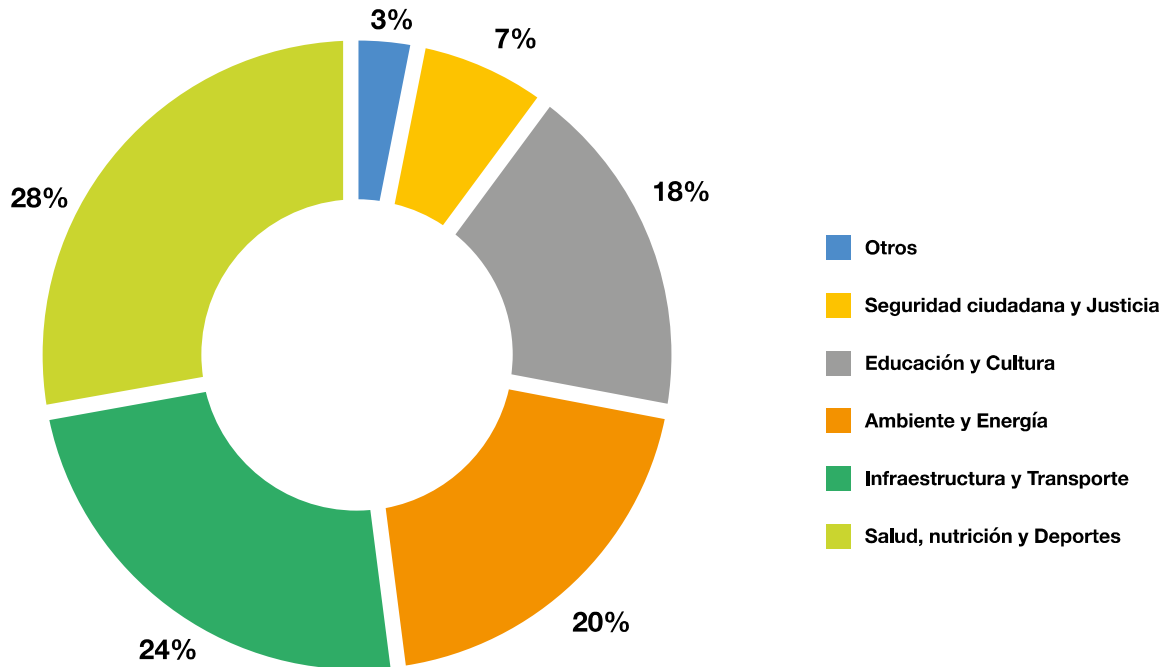
Por lo anterior, es que el MOPT, ha acudido a los créditos externos, para poder complementar los recursos propios.

En cuanto a créditos externos se refiere, en Costa Rica, los sectores más dinámicos son sector “Salud, nutrición y deporte” e “Infraestructura y transporte” donde los porcentajes de desembolsos acumulados corresponden a 27,5% y 24,2%, respectivamente. El 70,5% del total de los desembolsos se ha asignado a instituciones tales como el MOPT, CONAVI, ICE, AYA y CCSS; el restante 29,5% corresponde a los desembolsos realizados a las demás instituciones que tienen financiamiento externo donde el Gobierno figura como deudor o garante.

En el Gráfico 19 se muestra la participación porcentual de los diferentes sectores al 1 de diciembre del 2018.



**Gráfico 19 Participación de Sectores en los desembolsos**

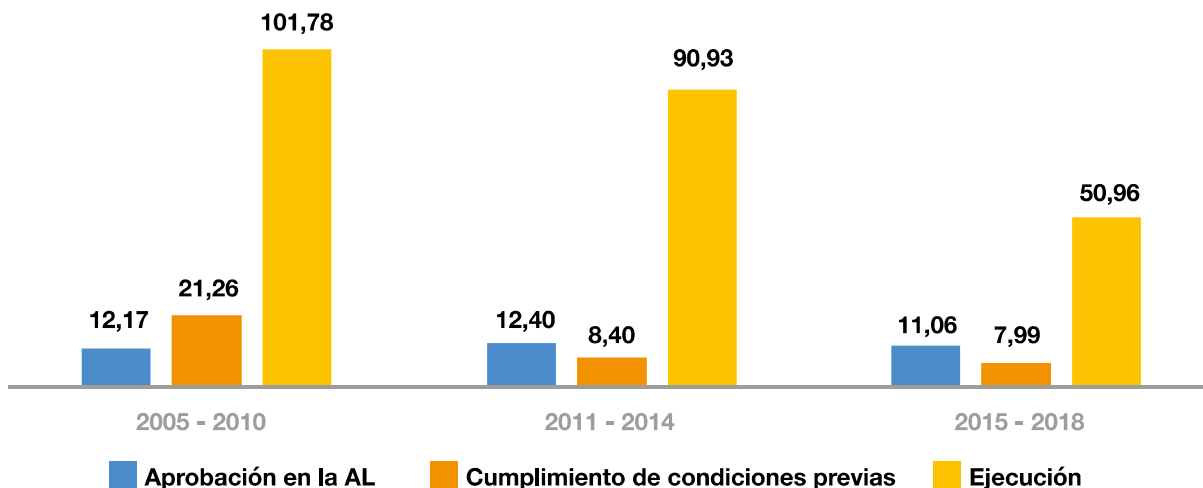


Fuente: Elaboración propia con información de Dirección de Crédito Público del Ministerio de Hacienda

Según la Dirección de Crédito Público, el promedio de duración en la Asamblea Legislativa (AL) se ha mantenido estable a lo largo del tiempo, promediando los 11,06 meses en el periodo del 2015 al 2018. El tiempo promedio de cumplimiento de las condiciones previas establecidas contractualmente es de 13,27 meses entre los periodos analizados, que van del 2015 al 2018.

Por último, en el plazo de ejecución de los Programas/Proyectos se tiene un promedio de ejecución al cierre de los mismos de 50,96 meses en el periodo actual (2015-2018). A continuación, se presenta el Gráfico 20 de la duración promedio por periodo de tiempo.

**Gráfico 20 Promedio de ejecución de los Programas/ proyectos**



Fuente: Dirección de Crédito Público.



En la siguiente sección se analizarán los últimos préstamos realizados por las instituciones MOPT y CONAVI, según la entidad financiera con que se contrajo la obligación financiera crediticia. A saber: Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Export-Import Bank China (CHEXIM), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y Corporación Andina de Fomento (CAF).

### 3.1. BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

Con el BID se ha estado trabajando los siguientes proyectos o programas (ver Cuadro 31):

- Segundo Programa Red Vial Cantonal (PRVC-II) (Ley N°8982, 2018).
- Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) (Ley N°8757, 2014).
- Primer Programa Red Vial Cantonal (PRVC-I) (Ley N°8982, 2011). Obra concluida.
- Programa de inversión de Infraestructura Vial 1 (PIV 1) (Ley N°8845, 2010). Obra concluida.

Características generales:

- Todos los empréstitos han tenido Garantía Soberana.<sup>13</sup>
- El periodo de gracia y los desembolsos rondan entre cinco a seis años.
- El plazo de amortización está entre veinte y veinticinco años.
- La tasa de interés empleada es la Libor, pero puede ser sustituida por una Tasa ajustable e incluso fija según negocien las partes.

#### 3.1.1. PROGRAMA DE INVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL I

La Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica aprobó mediante Ley de la República N°8757, publicada en el Diario Oficial La Gaceta N°158, del 14 de agosto de 2009, el Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CR-X1007), suscrito entre el Gobierno de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto de hasta US\$850.0 millones, que considera un aporte de contrapartida nacional de US\$200.0 millones, lo que totaliza un monto total disponible de inversión para el Sector Infraestructura y Transporte de US\$1.050,0 millones.

El PIV I tiene un costo total de US\$375.0 millones, de los cuales US\$300.0 millones serán financiados con cargo al financiamiento otorgado por el BID y un aporte de contrapartida nacional de US\$75.0 millones, provenientes de los recursos del CONAVI. El plazo de ejecución del Programa es de cinco (5) años.

Seguidamente se presenta un Resumen de los Términos y Condiciones Financieras del Crédito (Cuadro 29).

<sup>13</sup> Garantía soberana es aquella, por la cual el Estado asegura el cumplimiento de las obligaciones de pago relativas a la amortización de capital, pago de intereses, comisiones o cualquier otra obligación que derive del crédito suscrito por otro organismo público. Están sujetos a la aprobación legislativa, Dictamen C-434- 2006 [http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Pronunciamento/pro\\_detalle.aspx?param1=PRR&param6=1&nDictamen=14202&strTipM=R](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Pronunciamento/pro_detalle.aspx?param1=PRR&param6=1&nDictamen=14202&strTipM=R)



### Cuadro 29 Términos y condiciones financieras PIV I

<b>Tipo de préstamo:</b>	Préstamo Facilidad Unimonetaria Tasa de Interés Ajustable
<b>Programa:</b>	Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I)
<b>Prestatario y Ejecutor</b>	República de Costa Rica, siendo el ejecutor el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través del CONAVI
<b>Monto del Préstamo:</b>	US\$300.000.000,00
<b>Contrapartida Nacional:</b>	US\$75.000.000,00
<b>Tasa interés:</b>	Tasa de interés Ajustable, que para el II semestre 2009 corresponde a un 4,66%. El Acreedor brinda la opción de modificar la modalidad a tasa de interés basada en la Libor antes del primer desembolso del préstamo, siendo en este momento de 1,33%.
<b>Plazo para Desembolsos:</b>	5 años, contados a partir de la vigencia del Contrato
<b>Plazo para Amortización:</b>	20 años en cuotas semestrales
<b>Periodo de Gracia</b>	5 años
<b>Comisión de Crédito</b>	Esta comisión podría llegar hasta 0.75% como máximo, actualmente está en un 0.25%.
<b>Comisión de Inspección y Vigilancia:</b>	Máximo 1% del monto del crédito dividido entre el número de semestres del plazo para desembolsos. A la fecha, de acuerdo a las políticas vigentes del BID, no existen cargos por esta comisión. Actualmente esa comisión es de un 0.0%.

Como se observa, los recursos del Contrato de Préstamo BID se destinarán a ejecutar obras de construcción, rehabilitación y mejoramiento de carreteras y puentes en el Corredor Pacífico y de ramales y conexiones del Proyecto Mesoamérica (PM), con un monto total de inversión de US\$216.5 millones (72% del Contrato de Préstamo); proyectos para mejorar la movilidad urbana y otros de la Red Vial Estratégica de la GAM, por un monto de US\$29.75 millones (10 % del Contrato de Préstamo); y obras de apoyo a la ejecución del Programa (expropiaciones, mejoras de seguridad vial, supervisión de proyectos, apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión y Auditorías Financieras), por un monto de inversión de US\$53.75 millones (18% del Contrato de Préstamo).

Respecto a las Labores de Apoyo del Programa, se presenta seguidamente una breve descripción de algunas subcategorías incluidas:

1. Expropiaciones
2. Mejoras de seguridad vial
3. Supervisión técnica y ambiental de obras
4. Apoyo a las capacidades e Instrumentos de Gestión

El costo total del Programa se estima en el equivalente de trescientos setenta y cinco millones de dólares (US\$375.000.000).

#### 3.1.2 PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

Mediante la Ley N°8757 publicada el 14 de agosto del 2009, se aprueba el Convenio de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión CR-X1007, incluido su anexo único, suscrito el 8 de setiembre de 2008 entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un



monto hasta de ochocientos cincuenta millones de dólares moneda de los Estados Unidos de América (US\$850.000.000,00), para financiar proyectos de inversión del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT).

Los contratos individuales de préstamo derivados del Convenio, para financiar el Programa de infraestructura de transporte (PIT), deberán someterse al trámite y la aprobación eventual de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 15) del artículo 121 de la Constitución Política.

### ***El Programa de la Red Vial Cantonal 2098/OC-CR***

La ejecución de las operaciones individuales de la red vial cantonal será realizada por el MOPT, en coordinación con las municipalidades y los concejos municipales de distrito. Para dar cumplimiento a esta actividad, el Gobierno de la República, dentro del marco de estos convenios, deberá destinar doscientos millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$200.000.000,00) de los fondos provenientes del Convenio de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión CR-X1007, a los Programas de la Red Vial Cantonal.

De la totalidad de esta suma, las municipalidades tendrán una asignación de recursos disponibles para proyectos de caminos, de acuerdo con los siguientes parámetros: el sesenta por ciento (60%) según la extensión de la red vial de cada cantón, y un cuarenta por ciento (40%) según la cantidad de población de cada cantón, conforme las cifras más actualizadas del Instituto Nacional de Estadística y Censos.

El MOPT sometió a la aprobación de la Asamblea Legislativa el primer PRVC, por sesenta millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$60.000.000,00) que ya fue aprobado por el Directorio del BID con el número de préstamo 2098/OC-CR. Para participar en el programa, cada municipalidad deberá firmar un convenio de participación con el MOPT, en el que se definirán las responsabilidades de las partes.

El Programa prestará asistencia técnica a las municipalidades, de manera que puedan presentar al MOPT proyectos de caminos para su ejecución, hasta por los montos que les correspondan, según cada programa individual, debidamente priorizados en el plan de conservación y desarrollo vial (PCDV) de cada municipalidad, el que debe resultar coherente con los planes quinquenal y anual operativo de inversiones viales municipales, elaborados por la Junta Vial Cantonal.

### ***El Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)***

El objetivo general del Programa es el mejoramiento sostenible del nivel de transitabilidad de la red vial nacional (RVN), principalmente mediante el mejoramiento de las condiciones de estado de la red y sus puentes, tanto en vías asfaltadas, como en vías no asfaltadas.

El costo estimado del Programa es el equivalente de trescientos setenta y cinco millones (US\$375.000.000), según la siguiente distribución por categorías de inversión y por fuente de financiamiento (Ver Cuadro 30).



### Cuadro 30 Categorías de Inversión PIT

Categoría de Inversión (en miles \$US)	Banco	Aporte Local	Total
<b>1. Ingeniería y Administración</b>	<b>25.000</b>	<b>5.000</b>	<b>30.000</b>
Estudios y diseños de ingeniería <sup>14</sup>	6.750		6.750
Supervisión de Obras	18.000		18.000
Administración del Programa		5.000	5.000
Auditoría Financiera	250		250
<b>2. Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión</b>	<b>2.500</b>		<b>2.500</b>
<b>3. Obras Civiles</b>	<b>272.500</b>	<b>70.000</b>	<b>342.500</b>
Rehabilitación, Mejoramiento y Reconstrucción de carreteras	252.500		252.500
Mejoramiento y/o reconstrucción de puentes	20.000		20.000
Mantenimiento de carreteras		70.000	70.000
<b>4. Fondo de inspección y vigilancia</b>			<b>-</b>
<b>Total</b>	<b>300.000</b>	<b>75.000</b>	<b>375.000</b>

## 3.2. EXPORT - IMPORT BANK CHINA

El CHEXIM financia el Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32, Sección Cruce Ruta 4-Limón, mediante dos empréstitos con Garantía Soberana, de conformidad con la Ley N°9293 del 2015. (Ver Cuadro 34)

Características:

- Tiene dos tasas de interés de interés anual de 2% para el Préstamo Concesional del Gobierno de China (GCL) y 4% para el Crédito de Comprador de Exportación (EBC). El orden de desembolso de la facilidad de crédito será: GCL y luego EBC.
- Con un periodo de gracia de cinco años.
- El plazo de amortización es de veinte años.
- Los desembolsos inician cuarenta y ocho meses después de su entrada en vigencia.

Mediante la Ley Aprobación del financiamiento al proyecto Rehabilitación y extensión de la Ruta Nacional N°32 sección cruce Ruta 4 – Limón y el Convenio Marco entre el Gobierno de la República de Costa Rica y el Gobierno de la República Popular China se aprueba otorgamiento de una Línea de Crédito Preferencial a la Parte Costarricense por la Parte China, denominada “Crédito” de una suma total no superior a seiscientos veintiocho millones (US\$628.000.000,00) de yuanes de Renminbi a la República de Costa Rica, representado por el Ministerio de Hacienda (Beneficiario), con el objetivo de financiar parte de los costos de la ejecución del Proyecto de Diseño, Rehabilitación y Ampliación de la Ruta Nacional No.32. El subsidio, que otorga el Gobierno chino al interés de este Crédito, será pagado directamente al Banco de Exportación e Importación de China.

<sup>14</sup> Incluye US\$1.750.000 para el diseño de puentes.



Las condiciones principales del Crédito mencionado son las siguientes (Ver Cuadro 31).

**Cuadro 31 Condiciones Crediticias CHEXIN**

<b>Estado del Proyecto / Programa</b>	En ejecución
<b>Nombre del Programa/ Proyecto</b>	Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32, Sección Cruce Ruta 4-Limón
<b>Institución ejecutora</b>	CONAVI
<b>Organismo Internacional</b>	CHEXIN
<b>Tipo de Endeudamiento</b>	Dos empréstitos con Garantía Soberana
<b>Ley Aprobación Empréstitos</b>	Ley N°9293 Convenio marco. Contrato suplementario.
<b>Fecha de Entrada en Vigencia</b>	04/05/2015
<b>Tasa de interés</b>	4 % anual Crédito de Comprador de Exportación (EBC) 2 % anual Préstamo Concesional del Gobierno de China (GCL)
<b>Período de gracia</b>	5 años
<b>Plazo de amortización</b>	20 años
<b>Plazo de desembolsos</b>	1.3- 48 meses. 4 años luego de la entrada en vigencia del contrato
<b>Monto de endeudamiento en US\$</b>	296 000 000 <u>+99 754 000</u> 395 754 000

### 3.3. BANCO CENTROAMERICANO DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA

El BCIE financia el Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial (CONAVI - BCIE), mediante un Fondo Rotativo<sup>15</sup> sin Garantía Soberana, de conformidad con la Contrato de Préstamo 2080 del 2012 (Ver Cuadro 34)

Características:

- La tasa de interés la establece el comité ALCO.
- Con un periodo de gracia de cuatro años.
- El plazo de amortización es de quince años.
- Los desembolsos inician a los tres años después de su entrada en vigencia.

El Prestatario (CONAVI) desarrollará varios proyectos que se realizarán y ejecutarán dentro del Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial (Programa de Obras).

<sup>15</sup> Es un préstamo que tiene por objeto proporcionar recursos financieros de inmediato y con la amplitud adecuada a las unidades administrativas responsables, a fin de permitirles sufragar aquellos gastos emergentes por conceptos específicos aprobados, y cuyo pago pueda tramitarse también de inmediato en forma directa, afectando el presupuesto. El monto del préstamo generalmente es mayor al del "fondo revolvente" y también es definido y autorizado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Es el mecanismo presupuestario que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autoriza expresamente a cada una de las dependencias, otorgándoles liquidez inmediata al inicio de cada ejercicio presupuestario, para cubrir sus compromisos y necesidades de carácter urgente, derivados del ejercicio de sus funciones. <https://definicion.org/fondo-rotatorio>



Los fondos provenientes de este Contrato serán utilizados de conformidad con el Plan Global de Inversiones aprobado por el BCIE.

Se determinó que el Organismo Ejecutor del Proyecto será: el Consejo Nacional de Vialidad.

El monto total del Préstamo asciende a la suma de hasta trescientos cuarenta millones de dólares, moneda de Estados Unidos de América (US\$340,000,000.00).

El financiamiento consta de dos tramos:

1. El tramo A será financiado por el BCIE por un monto de al menos doscientos ochenta y cinco millones trescientos mil dólares, moneda de Estados Unidos de América (US\$285,300,000.00).
2. En el tramo B, el BCIE asegurará como máximo el financiamiento de hasta cincuenta y cuatro millones setecientos mil dólares, moneda de Estados Unidos de América (US\$54,700,000.00). Este tramo B será colocado en participaciones en cualesquiera otras instituciones financieras aceptables para el BCIE o mediante colocaciones en los mercados de capital, en un plazo de doce (12) meses que se contará a partir de la fecha en que la Contraloría General de la República de Costa Rica otorgue su refrendo al contrato de préstamo. El monto de este tramo B podrá ser denominado en dólares, moneda de Estados Unidos de América, o en moneda local.

Las condiciones principales del Crédito mencionado son las siguientes (Ver Cuadro 32):

**Cuadro 32 Condiciones Crediticias BCIE**

<b>Estado del Proyecto / Programa</b>	En ejecución
<b>Nombre del Programa/ Proyecto</b>	Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial
<b>Institución ejecutora</b>	CONAVI
<b>Organismo Internacional</b>	BCIE
<b>Tipo de Endeudamiento</b>	Fondo Rotativo, sin garantía soberana.
<b>Ley Aprobación Empréstitos</b>	Contrato de Préstamo 2080
<b>Fecha de Entrada en Vigencia</b>	16/04/2012
<b>Tasa de interés</b>	La que establezca el Comité ALCO (6,40)
<b>Período de gracia</b>	4 años
<b>Plazo de amortización</b>	15 años
<b>Plazo de desembolsos</b>	5 años
<b>Monto de endeudamiento en US\$</b>	340 000 000

### 3.4. CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO

El BCIE financió la obra terminada Bajos de Chilamate - Vuelta Kopper, mediante un empréstito con Garantía Soberana, de conformidad con la Ley N°8844 del 2009 (Ver Cuadro 34).

Características:

- La tasa de interés LIBOR más 2.4%. Por su vinculación al Plan Puebla Panamá se aplicó un subsidio de 0,75% a dicho margen durante los primeros 16 pagos.
- Con un periodo de gracia de tres años.
- El plazo de amortización es de quince años.
- Los desembolsos inician a los tres años después de su entrada en vigencia.

Mediante la Ley N°8844 se aprueba el Contrato de préstamo y su Adendum, suscritos entre la República de Costa Rica y la Corporación Andina de Fomento (CAF), actual Banco de Desarrollo de América Latina, el 6 de febrero de 2009, y el 25 de setiembre de 2009, respectivamente, por un monto hasta de cincuenta y dos millones cuatrocientos cincuenta mil dólares moneda de los Estados Unidos de América (US\$52.450.000,00), destinado a financiar el Proyecto Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper.

El tramo carretero “Bajos de Chilamate - Vuelta Kooper” se localiza en la Ruta Nacional No. 4 y el Puente sobre el Río Sixaola, frontera Costa Rica - Panamá, está ubicado en el Cantón de Talamanca, Provincia de Limón.

Las condiciones principales del Crédito mencionado son las siguientes (Ver Cuadro 33):

**Cuadro 33 Condiciones Crediticias CAF**

<b>Estado del Proyecto / Programa</b>	Ejecutado
<b>Nombre del Programa/ Proyecto</b>	Proyecto Bajos de Chilamate-Vuelta Kooper
<b>Institución ejecutora</b>	MOPT
<b>Organismo Internacional</b>	CAF
<b>Tipo de Endeudamiento</b>	Empréstito con Garantía Soberana
<b>Ley Aprobación Empréstitos</b>	Ley N°8844
<b>Fecha de Entrada en Vigencia</b>	27/11/2009
<b>Tasa de interés</b>	Tasa anual variable: Tasa Libor 6 meses, más un margen del 2,4%. Dada la naturaleza del Programa y la vinculación con el Plan Puebla Panamá se aplicará un subsidio de 0,75% a dicho margen durante los primeros 16 pagos semestrales de interés. Asimismo, de acuerdo con la Clausula Undécima del Contrato de Préstamo, al vencimiento del periodo señalado anteriormente, la CAF a entera discrecionalidad podrá extender o ampliar el plazo referido. Con base en lo anterior, a manera de referencia, a la fecha de hoy dicha tasa de interés rondaría el 2,069%.
<b>Período de gracia</b>	3 años
<b>Plazo de amortización</b>	15 años
<b>Plazo de desembolsos</b>	3 años a partir de la fecha de vigencia del Contrato
<b>Monto de endeudamiento en US\$</b>	52 450 000

### 3.5. CUADRO RESUMEN FUENTES DE FINANCIAMIENTO ACTUALES

**Cuadro 34 Resumen los datos crediticios de los proyectos financiados por empréstito.**

Estado del Proyecto / Programa	Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Organismo Internacional	Tipo de Endeudamiento	Ley Aprobación Empréstitos	Fecha de Entrada en Vigencia	Tasa de interés	Período de gracia	Plazo de amortización	Plazo de desembolsos	Monto de endeudamiento En US\$
En ejecución	Programa de Infraestructura de Transporte (PT)	MOPT	BID	Dos empréstitos con Garantía Soberana	Ley N°8757 Proyectos de inversión CR-X1007	13/11/2014	El Prestatario deberá pagar los intereses al Banco semestralmente. El Prestatario podrá solicitar que la Tasa de Interés Basada en LIBOR sea convertida a una tasa fija de interés o cualquier otra opción de Conversión de Tasa de Interés solicitada por el Prestatario y aceptada por el Banco.	6 años 5 meses, Cláusula 1.05 78 meses a partir de la entrada en vigencia del Contrato	24 años	6 años contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de este contrato	400 000 000 50.000.000 45 000 000
En ejecución	Segundo Programa Red Vial Cantonal (PRVC-II)	MOPT	BID	Garantía Soberana	Ley N°8982	20/09/2018	El Prestatario podrá solicitar, con respecto a la totalidad o una parte del Saldo Deudor, que la Tasa de Interés Basada en LIBOR sea convertida a una tasa fija de interés o cualquier otra opción de Conversión de Tasa de Interés solicitada por el Prestatario y aceptada por el Banco.	5,5 años	25 años	5 años	144 036 000



Fuentes de financiamiento actuales

Estado del Proyecto / Programa	Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Organismo Internacional	Tipo de Endeudamiento	Ley Aprobación Empréstitos	Fecha de Entrada en Vigencia	Tasa de interés	Período de gracia	Plazo de amortización	Plazo de desembolsos	Monto de endeudamiento En US\$
Ejecutado	Primer Programa Red Vial Cantonal (PRVC-I)	MOPT	BID	Empréstito con Garantía Soberana	Ley N°8982 Proyectos de Inversión CR-X1007 Contrato de préstamo N°2098/OC-CR	05/10/2011	Tasa de interés ajustable, de un 3,43%. El acreedor brinda la opción de modificar la modalidad a tasa de interés basada en la Libor., siendo aprox. el 1,14%.	5 años	20 años mediante cuotas semestrales, consecutivas y en lo posible iguales	5 años 6 meses a partir de la entrada en vigencia del Contrato de Préstamo	60 000 000
Ejecutado	Programa de inversión de Infraestructura Vial 1 (PIV 1)	CONAMI	BID	Empréstito con Garantía Soberana	Ley N°8845	03/09/2010	Basada en la Tasa Libor por semestre según sea el caso. La respectiva Tasa de Interés LIBOR, más el costo de Fondeo del Banco. Adicionalmente, el Prestatario deberá pagar, por concepto de intereses, el margen aplicable para préstamos del capital ordinario.	5 años	25 años	5 años	300 000 000
En ejecución	Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32. Sección Cruce Ruta 4-Limón	CONAMI	CHEXIN	Dos empréstitos con Garantía Soberana	Ley N°9293 Convenio marco. Contrato suplementario.	04/05/2015	4 % anual Crédito de Comprador de Exportación (EBC) 2 % anual Préstamo Concesional del Gobierno de China (GCL)	5 años	20 años	1,3 48 meses, 4 años luego de la entrada en vigencia del contrato	296 000 000 99 754 000 395 754 000
En ejecución	Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial (CONAMI - BCIE)	CONAMI	BOIE	Fondo Rotativo, sin garantía soberana.	Contrato de Préstamo 2080	16/04/2012	La que establezca el Comité ALCO (6,40)	4 años	15 años	5 años	340 000 000



Estado del Proyecto / Programa	Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Organismo Internacional	Tipo de Endeudamiento	Ley Aprobación Empréstitos	Fecha de Entrada en Vigencia	Tasa de interés	Período de gracia	Plazo de amortización	Plazo de desembolsos	Monto de endeudamiento En US\$
Ejecutado	Proyecto Bejos de Chilmate-Vuelta Kooper	MOPT	CAF	Empréstito con Garantía Soberana	Ley N°8844	27/11/2009	Tasa anual variable; Tasa Libor 6 meses, más un margen del 2,4%. Dada la naturaleza del Programa y la vinculación con el Plan Puebla Panamá se aplicará un subsidio de 0,75% a dicho margen durante los primeros 16 pagos semestrales de interés. Asimismo, de acuerdo con la Clausula Undécima del Contrato de Préstamo, al vencimiento del período señalado anteriormente, la CAF a entera discrecionalidad podrá extender o ampliar el plazo referido. Con base en lo anterior, a manera de referencia, a la fecha de hoy dicha tasa de interés rondaría el 2,069%.	3 años	15 años	3 años a partir de la fecha de vigencia del Contrato	52 450 000

Fuente: Proceso de Financiamiento de los Proyectos del Sector, Secretaría de Planificación Sectorial, MOPT



## **Identificación de proyectos estratégicos del sector y su financiamiento**



El propósito de realizar el Plan de Gestión de Proyectos, es contar con un instrumento que permita visualizar el estado de inversión pública del Sector Transporte e Infraestructura, y conlleva un proceso de ordenamiento de la información técnica y de los recursos destinados a facilitar la toma de decisiones en el financiamiento de los proyectos que tienen como fin mejorar la calidad de vida y promover el bienestar social los habitantes.

#### 4.1. METODOLOGÍA PARA INCORPORACION DE PROYECTOS

El artículo N°9 de la Ley de Planificación Nacional N°5525 establece que los programas de inversión pública de las instituciones públicas, deben ser compatibles con las previsiones y el orden de prioridad establecido en el PND. Por otra parte, el Decreto Ejecutivo 34694-PLAN-H Reglamento para la constitución y funcionamiento del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)<sup>16</sup> en apoyo a la labor de planificación, ejecución y evaluación de los proyectos de inversión pública, busca la utilización racional y eficiente los recursos públicos, para concretizarlos en proyectos de calidad rentables para el cumplimiento de los objetivos estatales y, por lo tanto, deben ser registrados en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP).

Como los recursos para la inversión pública no pueden ser malversados, deberán someterse a un análisis que permita garantizar el mejor uso por las instituciones. Este análisis de los proyectos en la fase de preinversión, de conformidad con el MIDEPLAN, corresponde a los estudios de: perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño, para determinar la factibilidad y viabilidad del proyecto.

Las Normas Técnicas, Lineamientos y Procedimientos de Inversión Pública en Costa Rica (MIDEPLAN, 2019) indica respecto al financiamiento de proyectos en los apartados 1.21 a 1.25 las posibles modalidades, fuentes y requisitos para financiamiento y endeudamiento público. En términos generales los ítems tratados son:

- 1.21 Financiamiento de los estudios de preinversión.
- 1.22 Fuentes y modalidades de financiamiento.
- 1.23 Endeudamiento Público.
- 1.24 Cooperación internacional para proyectos de inversión pública.
- 1.25 Proyectos de inversión mediante la modalidad de Concesión de Obra Pública.

Por lo anterior, los proyectos que se deben incorporar en cualquier Plan de Gestión del Financiamiento (PGF) del MOPT, deben cumplir al menos con las condiciones:

1. Estar incorporado al Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), en alguna de las siguientes fases: perfil, prefactibilidad, factibilidad y diseño.
2. Estar incorporado en un Plan Estratégico con financiamiento proyectado asignado.

---

<sup>16</sup> Publicado en la Gaceta 162 del 22 de agosto del 2008 en, última versión 20 de noviembre del 2019 (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2018)



La única excepción al ítem 1 “Estar incorporado al Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP)” es que se incorpore algún proyecto sin estar inscrito en el BPIP en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública (PNDIP) debido que se consideran “proyectos país”. Como en el caso del Plan Nacional 2019-2024 donde se incluye: el Programa de Movilidad Urbana con la implementación de 8 rutas troncales (Sectorización)<sup>17</sup> y una Matriz de Preinversión para los proyectos del Tren Rápido de Pasajeros<sup>18</sup> (debido al alto costo de los estudios de cada una de las etapas del ciclo de inversión del proyecto. Debido a que los estudios por etapas permiten la asignación progresiva de recursos, pues si en una etapa se llega a la conclusión que el proyecto no es técnica, financiera o económicamente factible, carece de sentido continuar con la fase siguiente).

El instrumento básico para el registro y control del Sector Transporte e Infraestructura, del siguiente Plan, incluye los siguientes criterios (ver Modelo 1)

- Los aspectos estratégicos (Plan al que se relaciona, Producto y Objetivo).
- El Código del Banco de Proyecto de Inversión Pública
- La meta – indicador que se espera alcanzar
- La institución responsable
- Sección de Financiamiento (indica si cuenta con ello y las Fuentes de financiamiento que emplea
- Las etapas del ciclo de inversión pública, según el MIDEPLAN, para control de la gestión que se ha incorporado en el BPIP.

Si un proyecto se encuentra en dos o más planes estratégicos se incorporarán los datos del plan de mayor jerarquía, pero se puede crear un auxiliar donde la información del otro plan sea incorporada. El control será realizado mediante Hojas de cálculo electrónicas, en las que se mostrará un listado de todos los proyectos realizados, y se podrá distinguir si tienen o no financiamiento. Además, permitirá la filtración de los proyectos por modalidad para análisis y toma de decisiones.

---

17 Decreto 40545-MOPT Declaratoria de interés público la Política Pública de la Modernización del Transporte Público Modalidad Autobuses del Área Metropolitana de San José. Publicado en el Alcance N°205 de La Gaceta N°158 del 22 de agosto de 2017

18 En la Ley de Fortalecimiento del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y Promoción del Tren Eléctrico Interurbano de la Gran Área Metropolitana, Ley N°9366 del 28 de junio de 2016, se le da el mandato al INCOFER para la construcción de un Tren Eléctrico Interurbano en la Gran Área Metropolitana. Asimismo, el artículo 3 de esa misma Ley, declara de interés público el Plan del Tren Eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana del INCOFER. En consecuencia, dicho proyecto es prioritario para la Administración Pública. El Tren Eléctrico de Pasajeros también está alineado con los objetivos de la Ley N°9518, Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, la cual busca fortalecer las políticas públicas, con el fin de incentivar el uso de tecnologías de transporte eléctrico. Se establece como prioridad nacional, la utilización de energía eléctrica renovable en el transporte público nacional, y específicamente en la modalidad de ferrocarril, promoviendo el fortalecimiento y construcción de servicios de trenes eléctricos. Igualmente, el “Plan Nacional de Descarbonización” hace la presentación de las acciones a realizar en 10 ejes sectoriales con paquetes de políticas en tres periodos, el Eje en el cual se encuentra inmerso el proyecto es en el eje uno de “Transporte y Movilidad Sostenible”, el cual consiste en el desarrollo de un sistema de movilidad basado en transporte público seguro, eficiente y renovable, y en esquemas de movilidad activa, compartida e intermodal. (Ver <http://proyectos.conare.ac.cr/asamblea/21958.pdf>)



## 4.2. PROYECTOS CONSIDERADOS ESTRATEGICOS SIN INCORPORACIÓN EN EL BPIP

Por la experiencia obtenida con los Planes Nacionales de Inversión de Proyectos (PNIP) estipulados por el MIDEPLAN, el presente PGF, no discrimina las iniciativas de proyectos con impacto estratégico, sin embargo, como estos se encuentran en etapas incipientes no serán mezclados con los proyectos que cumplen los requisitos anteriormente mencionados en el Apartado 5.1 de este documento y se incorporarán como un Anexo al Plan. Una vez que cumplan con los requisitos (formar parte del BPIP y de algún Plan Estratégico) deberán incorporarse en el PGF.

Será obligación del proponente (institución) informar formalmente tanto en forma escrita como digital, a la jefatura de Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos y al director(a) de Secretaría de Planificación sobre las iniciativas estratégicas a incorporar al PGF, los cambios en el ciclo de inversiones y costos del proyecto BPIP e inclusión en los Planes Estratégicos Institucionales y Sectoriales.

El instrumento básico que se empleará por ahora tendrá los siguientes componentes (ver Modelo 1)

- Información del proyecto (Proyecto, Avance, Proponente y comentarios).
- Información del Financiamiento (posible modalidad, costo estimado)
- Código BPIP (con fecha) una vez que este dato esté presente en la iniciativa se traslada al PGF para iniciar el procedimiento que corresponda. No se deben eliminar las iniciativas aprobadas, mientras se instrumentaliza bajo algún sistema debe marcarse con algún color distintivo (verde) las filas que ya aprobaran.

En el APÉNDICE 1 se detalla el Plan de Gestión de Financiamiento en su versión 1, como se recordará la experiencia y uso del instrumento podrá traer a futuro modificaciones en la forma de recolectar la información.



**Modelo 1 Modelo de PGF (Proyectos a financiar - Obras -)**

Plan Estratégico	Modo de Transporte	Producto Estratégico	Objetivo Estratégico	Cod. BPIP	Meta Indicador	Institución Responsable	Tiene financiamiento	Monto a financiar	Fuente de financiamiento 1	Fuente de financiamiento 2	Etapas
PNDIP 2019-2022	Vial	Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación, o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales.	Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transibilidad de los usuarios.	001546	001546 Porcentaje de avance de obra y ampliación a 4 carriles de la ruta nacional 32, sección: intersección con la ruta nacional 4 - Limón	CONAVI	SI	543,49	Eximbank CH 395,75	CONAVI 147,73	Ejecución
PNDIP 2019-2022	Vial	Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales.	Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transibilidad de los usuarios.	001687	001687 Porcentaje de avance de Corredor Vial San José - Cartago, Ruta Nacional 2, sección Taras - La Lima (LIMA)	CONAVI	NO	50,00	BID (PIV II)		Diseños

**Modelo 2 Modelo para iniciativas (anexo del PGF)**

Plan Estratégico	Modo de Transporte	Producto Estratégico	Objetivo Estratégico	Cod. BPIP	Proyecto	Institución Responsable	Tiene financiamiento	Monto a financiar	Fuente de financiamiento 1	Fuente de financiamiento 2	Etapas	Proponente / Fuente	Comentarios	Observaciones
No indicado	Vial	Dato se pone al incluirse en Plan Estratégico	Dato se pone al incluirse en Plan Estratégico	000571	Sifón - La Abundancia	CONAVI	NO	335	S/D	S/D	Prefactibilidad	Reuniones negociación BID	Se requiere financiamiento \$335 millones	Diversos problemas en su fase de ejecución desde la salida de



### 4.3. RESÚMEN DEL PLAN DE GESTIÓN FINANCIERA PROPUESTA

Del análisis de los proyectos e iniciativas contenidas en el plan se desprende los siguientes aspectos.

El Plan de Gestión de Financiamiento en la sección correspondiente al Plan Nacional de Desarrollo e Inversiones Públicas (PNDIP 2019-2022) cuenta con ocho proyectos que no cuentan con financiamiento, ya sea parcial o total. El Cuadro 35 detalla la lista de proyectos.

**Cuadro 35 Proyectos PNDIP sin financiamiento total o parcial**

Proyecto PNDIP 2019-2022	Financiamiento (No-Parcial-S/I)	Monto a Financiar millones de US\$ /1
<b>Ferrovionario</b>		<b>3,42</b>
Porcentaje de avance de etapa de preinversión del proyecto "Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP)" en la Gran Área Metropolitana.	Parcial	1,87
Porcentaje de avance de etapa de preinversión del proyecto "Rehabilitación del Tren Eléctrico de Carga (TELCA)	No	0,55
<b>Infraestructura</b>		<b>0,95</b>
Porcentaje de avance en la etapa de preinversión del proyecto "Ciudad Gobierno"	No	0,95
<b>Portuario</b>		<b>130,80</b>
Construcción y equipamiento de la Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario Moín.	S/I	70,43
Mejorar la infraestructura portuaria mediante obras de rehabilitación, habilitación, ampliación y construcción, para ofrecer a los usuarios mayor seguridad y eficiencia en los servicios	S/I	60,37
<b>Transporte Público</b>		<b>700,00</b>
Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales	Parcial	700,00
<b>Vial</b>		<b>325,00</b>
Porcentaje de avance de Corredor vial San José - Cartago, Ruta Nacional 2, sección Taras- La Lima. (LIMA) -(TARAS)	No	50,00
Ampliación y mejoramiento de Corredor Vial San José-Caldera, Ruta N° 27. /2	Parcial	275,00
<b>Total</b>		<b>1 160,18</b>

Fuente: Elaboración propia basada en el PGF

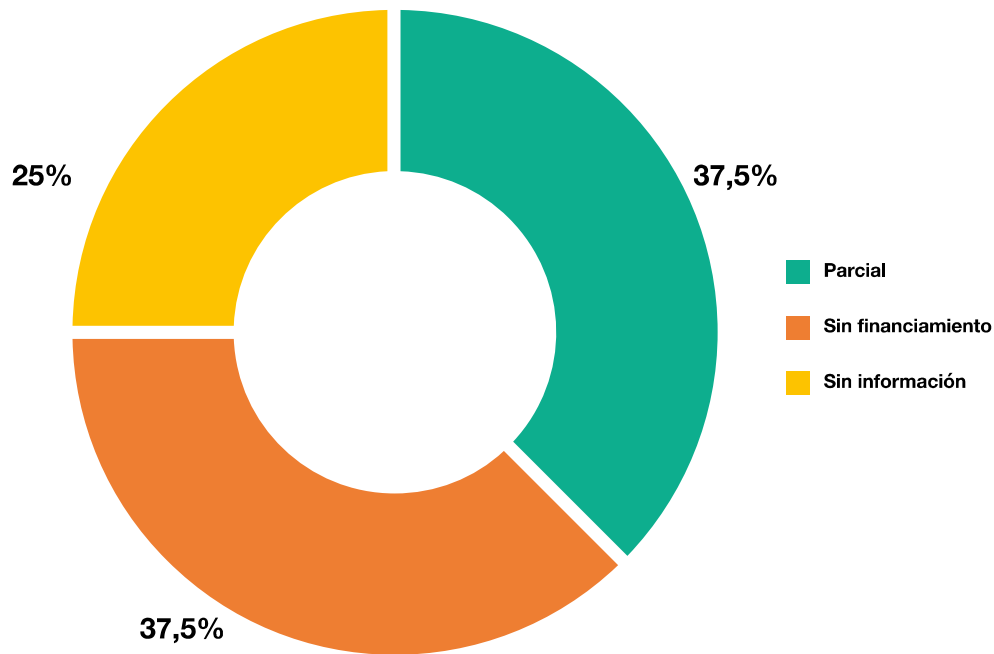
/1 Los montos estimados a financiar incluye desde estudios de preinversión hasta la construcción de la obra

/2 Cuenta con diseños

\*\*S/I Sin información

De estos proyectos los Proyectos con financiamiento parcial y sin financiamiento representan cada uno el 37,5%, del restante 25% no se cuenta con información en este momento. (ver Gráfico 21)

**Gráfico 21 Proyectos sin Financiamiento del PGA-PNDIP**



Fuente: Elaboración propia basada en el PGF

Respecto a las iniciativas que han sido sugeridas por las Autoridades Superiores, hay un total de treinta y una (31), de las cuales veintiséis (26) corresponden a la modalidad vial para un 83.87%. Igualmente es importante notar que el 51% de los recursos van para este mismo rubro. (ver Cuadro 36)

**Cuadro 36 Iniciativas por modalidad**

Modalidad	Número de Iniciativas	Costo Estimado Millones US\$	Porcentaje respecto iniciativas	Porcentaje respecto al Costo Estimado
Ferrovionario	2	1 681,90	6,45%	16%
Aéreo - portuario	1	3 200,00	3,23%	31%
Portuaria	2	160,30	6,45%	2%
Vial	26	5 194,40	83,87%	51%
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>10 236,60</b>	<b>100,00%</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración propia basada en el PGF

/1 Los montos estimados a financiar incluye desde estudios de preinversión hasta la construcción de la obra



El Cuadro 37 detalla las iniciativas y el monto preliminar de inversión de cada proyecto por modalidad.

### Cuadro 37 Detalle de iniciativas por modalidad

Detalle de Iniciativas por Modalidad	Costo Estimado Millones US\$
<b>Ferrovionario</b>	1 681,90
Ferrocarril Eléctrico de Carga al Atlántico	440,00
Tren Rápido de Pasajeros	1 241,90
<b>Aéreo – portuario</b>	3 200,00
Nuevo Aeropuerto 2025	3 200,00
<b>Portuaria</b>	160,3
Actualización de la infraestructura portuaria de Puerto Caldera	150
Terminal de Cruceros y Marina JAPDEVA	10,3
<b>Vial</b>	5 194,40
San Ramón - Barranca (Ruta 1) y Liberia - Peñas Blancas (ampliación)	-
Ampliación de la Ruta 23 (Caldera-Recope)	15
Ampliación San José - Caldera. Ruta 27. Concesión Glovalvía	450
Ampliación y mejoramiento de la Ruta 177. Etapa II- Radial Alajuelita-Escazú	6
Ampliación y mejoramiento de la Ruta 21 Liberia-Intersección Ruta No. 18	120
Ampliación y mejoramiento de la Ruta 167 Sabana-Barrio Cuba.	5
Ampliación y mejoramiento de la Ruta 210, Hacienda Vieja-La Colina y el Puente sobre el Río Tiribi	12
Ampliación y mejoramiento del Parque Vial Roosevelt, sección: San Pedro Túnel	40
Ampliación y mejoramiento del Parque Vial Roosevelt, sección: Circunvalación-Plaza del Sol	7
Carretera Punta Sur San Carlos (Bernardo Soto - Sifón)	121,99
Corredor San José – Cartago	515
Intersección de las Rutas 100 y 108 con el Intercambio Uruca-Calle Blancos.	10
La Cruz-Birmania-Santa Cecilia	48,24
Mejoramiento y ampliación de la Ruta 35, Muelle-Tablillas	120
Mejoramiento y ampliación de la Ruta No. 206 en la conexión con la Ruta No. 209, sección Higuito-El Cruce Desamparados.	12
Mejoramiento y expansión de la Ruta 36 incluyendo puentes (Limón -Sixaola)	150
Mejorar el diseño geométrico para el corredor Turrialba -Siquirres, Ruta No. 10 y/o Ruta No. 415	400
Palmar Norte - Paso Canoas	359,17
Puente Juan Pablo II – Pozuelo	8
Ruta del Sol Sardinal de Carrillo-Jicaral (N.R160-911)	350
Ruta Nacional No. 5, sección Tibás – Pirro	10
Rutas N°35 y 4 (Ruta 32 a Tablillas)	950
San José - Entrada a Río Frio	500
San José - San Ramón. Ruta 1. Fideicomiso BCR	650
Sifón - La Abundancia	335
<b>Total</b>	<b>10 236,60</b>

Fuente: Elaboración propia basada en el PGF

/1 Los montos estimados a financiar incluye desde estudios de preinversión hasta la construcción de la obra



Es importante notar que dentro de las iniciativas hay quince (15) proyectos que cuentan con código del BPIP, de las cuales once (11) corresponden a la modalidad vial para un 73%. Igualmente es importante notar que el 40.6% y 38% de los recursos a las modalidades de Aeroportuario y Vial respectivamente. (ver Cuadro 38)

**Cuadro 38 Iniciativas con código del BPIP**

Modalidad	Número de Iniciativas	Costo Estimado Millones US\$	Porcentaje respecto iniciativas	Porcentaje respecto al Costo Estimado
Ferrovionario	2	1 681,90	13%	21,3%
Aéreo - portuario	1	3 200,00	7%	40,6%
Portuaria	1	10,30	7%	0,1%
Vial	11	2 997,40	73%	38,0%
Total	15	7 889,60	100%	100,0%

Fuente: Elaboración propia basada en el PGF

/1 Los montos estimados a financiar incluye desde estudios de preinversión hasta la construcción de la obra

El Cuadro 39 detalla las iniciativas con código del BPIP y el monto preliminar de inversión de cada proyecto por modalidad.

**Cuadro 39 Detalle de iniciativas por modalidad**

Detalle de Iniciativas por Modalidad con Código BPIP		Costo Estimado Millones US\$
<b>Ferrovionario</b>		<b>1 681,90</b>
002192	Tren Rápido de Pasajeros	440,00
002646	Ferrocarril Eléctrico de Carga al Atlántico	1 241,90
<b>Aéreo – portuario</b>		<b>3 200,00</b>
001392	Nuevo Aeropuerto 2025	3 200,00
Portuaria		10,30
002649	Terminal de Cruceros y Marina JAPDEVA	10,30
<b>Vial</b>		<b>2 997,40</b>
001684	Palmar Norte - Paso Canoas	-
000150	Corredor San José – Cartago	450,00
000494	Ampliación San José - Caldera. Ruta 27. Concesión Glovalvía	121,99
001202	Puente Juan Pablo II – Pozuelo	65,00
001203	Carretera Punta Sur San Carlos (Bernardo Soto - Sifón)	48,24
001418 / 000304	San Ramón - Barranca (Ruta 1) y Liberia - Peñas Blancas (ampliación)	359,17
001685	La Cruz-Birmania-Santa Cecilia	8,00
002172	San José - San Ramón. Ruta 1. Fideicomiso BCR	10,00
002585	Ruta 5, sección Tibás – Pirro	950,00
002633	Rutas 35 y 4 (Ruta 32 a Tablillas)	650,00
00571	Sifón - La Abundancia	335,00
<b>Total</b>		<b>7 889,60</b>

Fuente: Elaboración propia basada en el PGF

/1 Los montos estimados a financiar incluye desde estudios de preinversión hasta la construcción de la obra



**5**

## **Modalidades Alternativas de Financiamiento**



Seguidamente se analizará algunas de las principales modalidades alternativas de financiamiento con que el Sector Transporte e Infraestructura podrá contar en el entendido que la obtención de empréstitos a futuro no sea el único mecanismo que financie los proyectos del Sector. A continuación, se expone sobre las Asociaciones Público Privadas y Project Finance, la contribución de mejora o Base suelo, los Fideicomisos, Fondos Soberanos, Fondos de Preinversión y Cooperación Internacional.

## 5.1. ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

Acorde con el World Bank Group (Worldbank.org, 2018) no existe una definición universalmente aceptada para la Asociación Público Privada (APP) o en inglés Public-Private Partnerships (PPP), pero existe un consenso razonable sobre algunas características clave que deben estar presentes para que un contrato se considere APP:

- Contrato a largo plazo.
- Transferencia significativa de riesgos
- Responsabilidades del gobierno al sector privado
- Remuneración vinculada al desempeño y / o demanda de los servicios que presta el activo de infraestructura que se está construyendo.

### 5.1.1 CONCEPTUALIZACIÓN DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA (APP)

Por lo mencionado anteriormente el World Bank Group (Worldbank.org, 2018) cita algunas definiciones que la OCDE en su publicación Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money (2008) recopila, sobre las Asociaciones Público Privada, por ejemplo:

*“La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) define a una Asociación Público Privada (APP) como un acuerdo entre el gobierno y uno o más socios privados (que puede incluir operadores y financiadores). En virtud de dicho acuerdo, los socios privados prestan el servicio según los objetivos que el gobierno define, buscando alinear estos con el objetivo de obtención de beneficio de los socios privados. La eficacia de esa alineación de objetivos dependerá de una transferencia de riesgo suficiente a los socios privados.*

*Según el Fondo Monetario Internacional, las APP se refieren a acuerdos en los que el sector privado suministra activos y servicios de infraestructura que tradicionalmente han sido proporcionados directamente por el gobierno. Además de la ejecución y financiamiento privados de la inversión pública, las APP tienen otras dos características relevantes: existe un énfasis en la provisión de servicios (y no solo de inversión) por parte del sector privado, y se transfiere riesgo de manera significativa del gobierno al sector privado.”*



Según la Guía de la Certificación en Asociaciones Público-Privadas de APMG (ADB, EBRD, IDB, IsDB, MIF, PPIAF and WBG, 2016) se define como:

*“Un contrato a largo plazo entre una parte pública y una parte privada para el desarrollo (o mejora significativa o renovación) y gestión de un activo público (incluyendo potencialmente la gestión de un servicio público relacionado), en el que la parte privada asume riesgo significativo y responsabilidad significativa de gestión a lo largo de la vida del contrato, proporciona una parte significativa del financiamiento a su propio riesgo, y la remuneración está vinculada significativamente con el desempeño y / o la demanda o uso del activo o servicio con el fin de alinear los intereses de ambas partes.”*

La Asociación Público Privada, también se define, como un contrato de largo plazo que se suscribe entre el sector público y el sector privado, donde los beneficios y los riesgos son compartidos por ambas partes con la finalidad de proporcionar un servicio público adecuado (Akintoye, Beck, & Hardcastle, 2003)

En la Public-Private Partnerships Reference Guide, V 2.0 (World Bank 2014), se amplía el concepto tanto a la infraestructura nueva y existente como a los servicios, al definirse una Asociación Público Privada como:

*“Un contrato de largo plazo entre una parte pública y una parte privada para el desarrollo y/o gestión de un activo o un servicio público, en el que el agente privado soporta riesgo significativo y responsabilidad significativa en la gestión durante la vida del contrato, y la remuneración está ligada significativamente al desempeño y/o la demanda o uso del activo o servicio”.*

Es este concepto dado por Public-Private Partnerships Reference Guide, V 2.0 (World Bank 2014) el que mejor se ajusta por el momento a las expectativas de este estudio. Pues en esta definición que sea aclara que hay riesgos y responsabilidades significativos soportados por el sector privado bajo una relación a largo plazo.

También asume que hay un contrato que actúa como el instrumento legal que contiene las obligaciones y los derechos de ambas partes. Por lo tanto, la definición pretende cubrir la adquisición de infraestructuras nuevas o mejoradas, sino también la contratación de servicios de gestión de infraestructuras.

#### 5.1.1.1. BASE LEGAL EN COSTA RICA

La legislación costarricense cuenta para regir una APP con una Ley de Concesión marco (Ley N°7762 Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos) y una cantidad razonable de esfuerzos para regular las APP, entre los que tenemos dos decretos ejecutivos (N°39965 y N°40993), proyectos de ley, Planes sectoriales y Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública (PNDIP).

Por ejemplo, en el PNDIP 2019-2022 se indica “Las APP surge como mecanismo de financiamiento para proyectos autosostenibles en donde, los contratos de largo plazo entre el sector público y el privado permiten desarrollar la gestión de un activo o un servicio público. Los contratos APP pueden darse con objeto de desarrollar y gestionar nueva infraestructura, contratos para llevar a cabo mejoras significativas a



la infraestructura existente y aquellos en los que un socio privado gestiona infraestructura existente o sólo presta servicios públicos.”

Seguidamente se muestra un cuadro resumen elaborado con base en la ponencia de la firma legal Dentons Muñoz Costa Rica Ltda. del 12 de febrero de 2020.

Legislación / Variables	Tipo de contrato	Tipo de prestaciones	Implementación	Transferencia de riesgos	Financiamiento privado	Remuneración	Régimen de Gobernanza /1
Ley de Concesión (N°7762)	Largo plazo hasta 50 años. Persona pública, privada o mixta.	DPFCCA/R DPFCCA/R+E O&MA/R+E	SPE (APP institucionales / Joint Venture/ Sociedad Mixta)	Riesgos de diseño, construcción, financiamiento y Operación y Mantenimiento (O&M).	Por definición. En su mayoría, deuda no mayor de un 80%, capital social 20%.	Vinculada al riesgo de desempeño o demanda. Usuario paga. Gobierno paga.	Existen las etapas del proceso de preparación y evaluación inicial y de las subsiguientes para el concurso.
Decreto N°39965-H-MP Reglamento para los Contratos de Colaboración Público Privada	Largo plazo hasta 50 años. Persona pública, privada o mixta.	Infraestructura nueva o Infraestructura existentes. DCMO. No necesariamente incluye financiamiento. No hay APP de servicios.	SPE	Riesgo de operación frente a usuarios no se transfiere.	No está incluido en la definición. Salvo por mención a entidades públicas, Ambas variables sujetas a cartel.	Podría vincularse al desempeño, calidad y funcionalidad del bien o servicio. Usuario Consumidor paga Gobierno paga Privado participa en resultados de ejecución	Sujeto a Dirección de Crédito Público, MIDEPLAN, HACIENDA y a Comité Nacional de Inversión Pública en materia de procedimientos. Análisis de APP vs contratación convencional.
Decreto N°40933 - MEIC – MIDEPLAN Reglamento para el desarrollo, fomento y gestión de las alianzas público privadas para el desarrollo en el Sector Público	Acuerdo de cooperación de mediano y largo plazo Instituciones públicas y organizaciones privadas. No hay obligaciones contractuales	Solución a problemas o necesidades conforme a los Objetivos de Desarrollo Social (ODS)	Convenio o acuerdo de cooperación	Ninguno.	Recursos que se aportan son los pertenecientes a cada parte, no se prevé deuda.	No existe, convenio desinteresado	No son APP de financiamiento, tiene una guía detallada sobre cómo tomar la decisión de iniciar una APP.
Proyecto de Ley APP	Largo plazo hasta 50 años Habilita esquemas para desarrollar proyectos de inversión productiva, investigación aplicada o de innovación tecnológica.	Infraestructura, servicios, proyectos de investigación e innovación tecnológica	SPE	Se distribuyen según la capacidad.	Capital según aportes económicos y distribución de riesgos	Disponibilidad, niveles de servicio, estándares de calidad. Usuario paga. Consumidor paga Gobierno paga	No están claros cuáles son los marcos de institucionalidad que existen, hablan de Administración Pública en general. Se aplican supletoriamente Ley de Concesión, Ley de Contratación y Ley de Administración Financiera.

Notas: /1 Incluye: Decisión de Inversión y Decisión de Contratación  
Fuente: Basado DENTONS MUÑOZ, 2020



## 5.1.2. COMPONENTES PRINCIPALES

La Guía de la Certificación en Asociaciones Público-Privadas de APMG (Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo & Banco Interamericano de Desarrollo, 2014), menciona los siguientes componentes:

1. *“Un contrato a largo plazo entre una parte pública y una parte privada” la transferencia efectiva de riesgo y responsabilidades a la parte privada durante una parte significativa de la vida del activo de la infraestructura.*
  - *Contrato: documento escrito que comprende los derechos y obligaciones exigibles para las dos partes. Normalmente el contrato es un documento único, con anexos debidamente identificados como vinculantes. A veces, la relación contractual puede ser más compleja, incluyendo diferentes documentos contractuales que vinculan a la parte privada con diferentes instituciones públicas.*
  - *Parte pública: Incluye los gobiernos (la administración contratante), estas administraciones pueden ser nacionales o sub-soberanas (gobiernos regionales, municipios, etc.)*
  - *Parte privada: Se refiere comúnmente a la (s) empresa (s) clave del sector privado que participarán en el desarrollo del proyecto, mientras que “socio privado” se refiere a la contraparte contractual de la parte pública. En un APP, es común que un grupo de partes privadas formen un consorcio para licitar al contrato APP. Si el consorcio se adjudica el contrato, crea una nueva empresa para firmar el contrato y actuar como socio privado, también se conoce como la sociedad proyecto o como una Sociedad de Propósito Específico (SPE).*
2. *“Para el desarrollo (o mejora significativa o renovación) y gestión de un activo público (incluyendo potencialmente la gestión de un servicio público relacionado)”*
  - *Desarrollo y gestión del activo: Se busca implicar al contratista no sólo en el diseño y construcción del activo, sino también en su mantenimiento a largo plazo.*
  - *Mejora significativa o renovación: trata de las APP como una opción de desarrollo de proyectos intensivos en capital incluso en un activo existente.*
  - *Potencialmente incluyendo la gestión de un servicio relacionado: El foco de la Guía APP es el desarrollo de infraestructura. Sin embargo, muchas APP también incluyen la gestión o la operación de un servicio público.*
3. *“En el contrato, la parte privada asume un riesgo significativo y la responsabilidad significativa de la gestión a lo largo de la vida del contrato”*
  - *Responsabilidad significativa de la gestión: La parte privada debe estar material e integralmente responsabilizada de la gestión del activo. No debe transferirse riesgo sobre actividades y eventos en los que el socio privado no tiene control o mecanismos para influir en la gestión del mismo.*



- *Transferencia significativa del riesgo: Debe haber una transferencia significativa de riesgo al sector privado durante una parte significativa del ciclo de vida de los activos (lo cual está relacionado con la naturaleza de largo plazo de estos contratos), además de la transferencia de riesgos de construcción.*
  - *Significativo: El grueso del riesgo tiene que ser transferido, pero no hay necesidad de transferir la totalidad de los riesgos / eventos y sus consecuencias.*
4. *“y proporciona una parte significativa del financiamiento”<sup>19</sup> “La obtención de financiamiento privado puede ser un objetivo o una motivación en sí misma para que una administración pública apele a esta modalidad de contratación. El financiamiento privado (generalmente en el marco de una estructura de Project finance) también puede ser un factor esencial para la eficiencia, ya que cuando el socio privado financia la totalidad o una parte significativa de la infraestructura y su remuneración.*
  5. *“y la remuneración está vinculada significativamente con el desempeño y / o la demanda o uso del activo o servicio, con el fin de alinear los intereses de ambas partes” La forma más eficaz de transferir la responsabilidad y riesgo significativo durante la vigencia del contrato es retribuir al contratista (el socio privado en un APP) en función del desempeño del activo (en el sentido de calidad del servicio) o sobre la base del nivel de uso, o una combinación de los mismos.*
  6. *El vínculo entre la remuneración y el desempeño es primordial para alinear el interés del socio privado (esencialmente centrado en la obtención de beneficios) con los objetivos del sector público (esencialmente centrado en la fiabilidad y calidad del servicio). La forma típica de contrato de un APP de financiamiento privado es el contrato de diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento (DBFOM). Pero sólo se considerará como una verdadera APP de financiamiento privado si el sector privado proporciona un financiamiento de volumen significativo a su propio riesgo y la mayor parte de la remuneración de las obras y actividades de operación y mantenimiento está relacionada con el desempeño, el buen mantenimiento o el uso efectivo de la infraestructura. Este tipo de contrato tiene una serie de variantes y también es referido mediante otros términos en algunos países.*
  7. *Esta definición también pretende captar los dos tipos principales de APP: las APP cuyos ingresos se basan en pagos de usuarios (también conocidos en muchos países como “concesiones”) y aquellos cuyos ingresos se basan en pagos públicos o presupuestarios (también conocidos en muchos países como Public Finance Initiative o PFIs, por sus siglas en inglés).*

Otro aspecto importante a considerar es que la conformación de Asociación Público Privada No implica Privatización, ya que la privatización involucra la transferencia permanente al sector privado de un activo anteriormente propiedad del sector público y la responsabilidad de entregar un servicio al usuario final. Sin embargo, un APP implica necesariamente un papel continuo del sector público como “socio” en una relación permanente con el sector privado (Wold Bank - Farquharson, Torres de Mästle y Yescombe, con Encinas 2011). La contratación de la gestión de la infraestructura existente no es privatización porque no implica una transferencia permanente de esa infraestructura al sector privado.

---

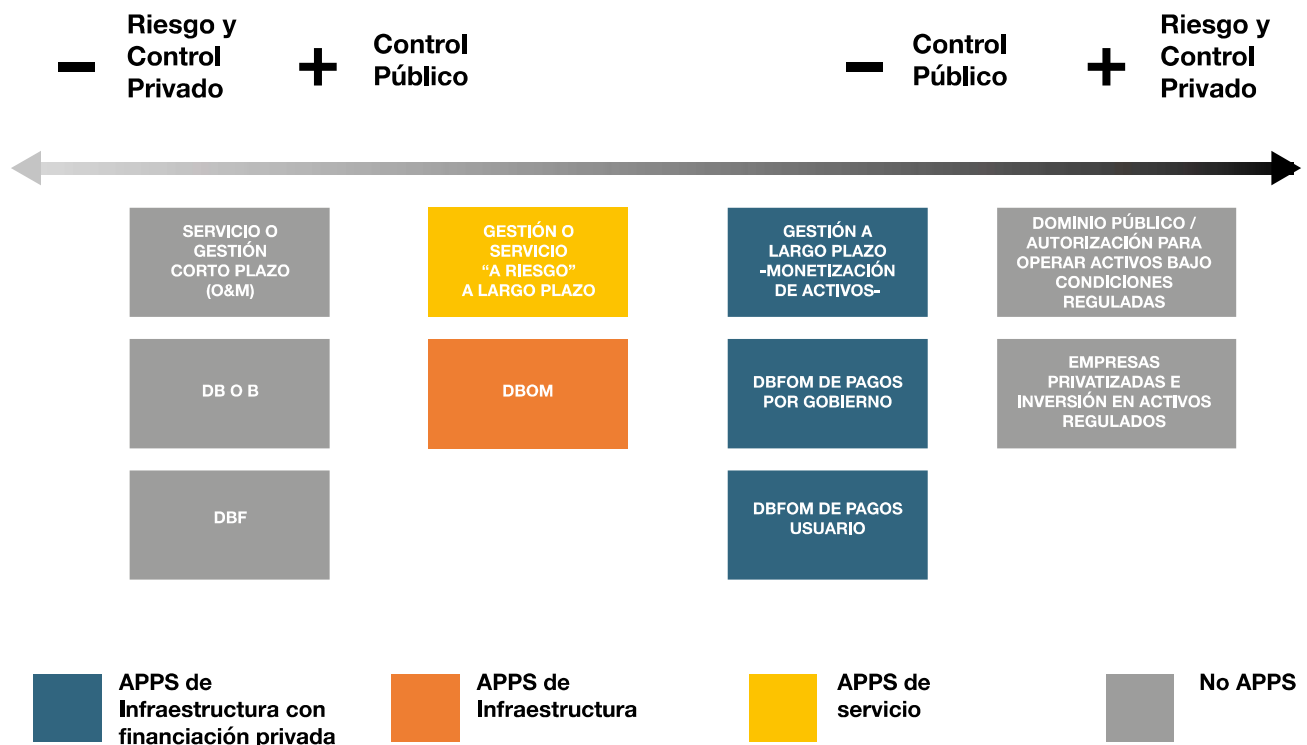
<sup>19</sup> Desde una perspectiva amplia, cualquier financiamiento proporcionado por el sector privado podría considerarse como financiamiento privado.



Por lo anterior, un contrato puede ser mediante APP, y sólo cuando se cumplen todas las características descritas la anteriormente (con la excepción de financiamiento privado significativa, que es la característica distintiva para las APP de financiamiento privado). Por lo tanto, la mera involucración del sector privado no constituye, por si sola, razón suficiente para describir un contrato como un APP, ni tampoco la presencia de un alcance completo integrado en un único contrato, ni la provisión de financiamiento por parte del sector privado. La naturaleza de los ingresos no constituye tampoco un factor decisivo, pues hay muchas formas contractuales y no contractuales de acuerdo en las cuales el ingreso puede provenir tanto de los usuarios como de los presupuestos.

El Gráfico 22 detalla el comportamiento inverso de la participación privada considerando el riesgo y control privado y el control público.

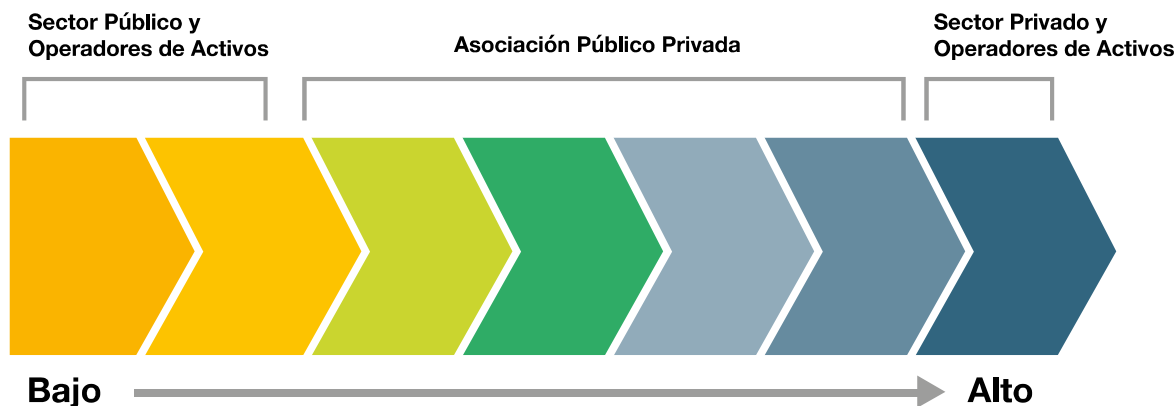
**Gráfico 22 Espectro de Participación Privada**



Fuente: Guía de la Certificación en Asociaciones Público-Privadas de APMG (ADB, EBRD, IDB, IsDB, MIF, PPIAF and WBG, 2016)

### 5.1.3. MODALIDADES DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS

Como se mencionó, una asociación público privada es generalmente estipulada en un contrato o acuerdo en el que se delinear las responsabilidades de cada una de las partes y se designa claramente los riesgos que cada parte asumirá. El Gráfico 23 muestra el espectro de acuerdos de una Asociación Público Privada o en inglés Public Private Partnerships (PPP).

**Gráfico 23 Acuerdos de una asociación público privada**


Fuente: Basado en <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/es/asociaciones-publico-privadas/acuerdos>

Seguidamente se dará un breve resumen de cada tipo de acuerdo según el World Bank Group (Worldbank.org, 2018):

#### *5.1.3.1. REESTRUCTURACIÓN DE EMPRESAS DE SERVICIOS PÚBLICOS, MERCANTILIZACIÓN Y DESCENTRALIZACIÓN*

Cuando el gobierno considera que la forma de mejorar el rendimiento en sus servicios es a través de la reforma o reestructuración del sector. Puede considerar la opción de involucrar al sector privado, una vez que se hayan establecido estándares de desempeño. Para establecer cómo funciona una utilidad, es necesario separar los activos, pasivos, mano de obra, costos e ingresos atribuidos a ese servicio, lo cual implican cierto grado de identificación de costos e ingresos.

#### *5.1.3.2. OBRAS CIVILES Y CONTRATOS DE SERVICIOS*

Las empresas de servicios públicos suelen adquirir bienes y servicios de terceros del sector privado, ya sea para comprar piezas de repuesto o artículos de papelería, o para adquirir obras civiles, como tendidos de tuberías o cables. Las compañías también pueden subcontratar un servicio en particular, como el servicio al cliente.

#### *5.1.3.3. ACUERDOS DE GESTIÓN Y OPERACIÓN*

El término “contrato de gestión” se ha aplicado para cubrir una gama de contratos de asistencia técnica y acuerdos de operación y mantenimiento en toda regla, por lo que es difícil generalizar sobre ellos. Las principales características comunes son que la autoridad adjudicadora contrata al contratista para administrar una gama de actividades durante un período relativamente corto (de 2 a 5 años). Los contratos de gestión tienden a ser específicos de la tarea y a la entrada en lugar de enfocarse en la producción. Los acuerdos de operación y mantenimiento pueden tener más resultados o requisitos de rendimiento.



#### 5.1.3.4. ARRENDAMIENTOS / AFFERMAGE

Los arrendamientos y los contratos de affermage generalmente son acuerdos del sector público y privado bajo los cuales el operador privado es responsable de operar y mantener la utilidad, pero no para financiar la inversión.

En el caso de un arrendamiento, el pago de alquiler a la autoridad tiende a fijarse independientemente del nivel de cobro de tarifas que se logre, por lo que el operador asume un riesgo en la recaudación de facturas y en los recibos que cubren sus costos de operación. En el caso del affermage, el operador tiene asegurada su tarifa (suponiendo que los recibos sean suficientes para cubrirla) y es la autoridad la que asume el riesgo en el resto de los recibos cobrados a los clientes que cubren sus compromisos de inversión.

La autoridad adjudicadora en cada caso sigue siendo responsable de financiar y gestionar la inversión en los activos, que se supone que debe proceder, al menos en parte, del pago / recargo del alquiler. Algunos arreglos de affermage el operador diseña y gestiona el programa de inversión.

#### 5.1.3.5. CONCESIONES, BOT, DBO

Desde la perspectiva legal costarricense, las APP forman parte de las concesiones, no obstante, como se mencionó se siguen los criterios del World Bank Group, para comprender la relación Concesión, BOT y DBO. Aclarado lo siguiente continuamos.

Una Concesión otorga al operador los derechos a largo plazo de usar todos los activos de la empresa de servicio público, incluyendo la responsabilidad de todas las operaciones e inversiones. Los bienes retornan a manos de la autoridad después de que termina el periodo de la concesión, incluso aquellos bienes comprados por el operador durante este periodo. En una concesión, usualmente el operador recibe sus ganancias a través del consumidor. Una concesión cubre el sistema de infraestructura total (así que podría incluir los bienes que ya existían como también los bienes que el operador construya y opere). Entre las características claves se tiene:

- En una concesión, el operador no solamente tiene las responsabilidades de la operación y el mantenimiento de los activos, sino la financiación y la administración que la inversión requiere.
- El operador adopta el riesgo por las condiciones de los activos y por la inversión.
- Una concesión es otorgada con relación a activos existentes, a servicios públicos existentes, o por una rehabilitación extensiva de los activos existentes (aunque algunos proyectos de construcción nueva son llamados concesiones).
- Generalmente, una concesión se otorga por un periodo de 25 a 30 años (por ejemplo, por lo menos un tiempo lo suficientemente largo para amortizar la inversión inicial).
- La propiedad de los activos generalmente pertenece a la autoridad adjudicataria -a la que concede la concesión- y todos los derechos sobre esos activos retornan a esta autoridad al concluir el periodo de la concesión.
- El público consumidor es usualmente el cliente y la fuente de ganancia del operador.



Por lo general, el operador será quien esté a cargo de las operaciones desde el comienzo de la concesión - por consecuencia, habrá un flujo de efectivo, cashflow, inmediato disponible para pagarle al operador, para cubrir inversiones, servicios de deuda, etc.

A diferencia de la mayoría de los contratos administrativos, las concesiones están enfocadas en los outputs (resultados) como, por ejemplo, la entrega del servicio en conformidad con los estándares de performance. Hay un menor enfoque en los inputs (en cómo se hará), como por ejemplo, se deja a discreción del proveedor cómo hará para alcanzar los estándares de performance acordados, aunque habrá ciertos requisitos correspondientes a la frecuencia de la renovación de activos y a consultarle a la autoridad adjudicataria o al regulador acerca de los puntos claves tales como el mantenimiento o la renovación de los activos, el incremento de su capacidad y el reemplazo del activo cuando se acerque la fecha de caducidad del periodo de la concesión.

Algunos servicios de infraestructura se consideran como esenciales y otros son monopolios. Seguramente, algunos límites de tarifas serán impuestos al operador - ya sea por ley, a través del contrato o por vía de alguna regulación. El operador necesita la certeza de que podrá ser capaz de financiar las obligaciones del proyecto, además de generar ganancias sobre el retorno; por lo mismo, se necesita que se incluya bases de protección en el acuerdo de concesión o en la legislación.

En muchos países, hay sectores en los que la recolección total de tarifas no cubre el costo de las operaciones de los activos, mucho menos cubre las inversiones futuras. En esos casos, se necesitará aclarar en la concesión las otras fuentes alternativas para recuperar el costo; ya sea a través de subsidios generales, impuestos u otras formas de préstamos del gobierno u otras fuentes.

El concepto de una "concesión" fue desarrollado por primera vez en Francia. Al igual que con *affectation*, el marco para la concesión se establece en la ley y el contrato contiene disposiciones específicas al proyecto. Se hace hincapié en la ley de la naturaleza pública de la disposición (ya que el operador tiene una relación directa con el consumidor) y las garantías o *safeguards* están incluidas en la ley para proteger al consumidor. Marcos legales similares se han incorporado en los sistemas de derecho civil en otros lugares.

Bajo la ley francesa, el concesionario tiene la obligación de proveer servicio continuo ("la *continuité du service public*"), a tratar a todos los consumidores con igualdad ("l'*égalité des usagers*"), y a adaptar los servicios de acuerdo a las necesidades nacientes ("l'*adaptation du service*"). A cambio, el concesionario está protegido de otras concesiones que resulten adversas a los derechos del concesionario. Por lo tanto, es importante que cuando se consideren concesiones bajo sistemas del código civil, se sepan los derechos ya existentes, implícitos, dentro de la ley.

Dentro de los sistemas del código anglosajón, la estructura legal más cercana y comparable es el BOT, que usualmente se usa para el propósito de la construcción de un complejo o un sistema.

Un proyecto BOT (Construcción-Operación-Traspaso) generalmente es usado cuando se desarrolla un activo de rendimiento promedio, en vez de un sistema completo; generalmente, este activo es una edificación nueva en un terreno no urbanizado o rural (aunque también se consideran refacciones). En un proyecto BOT, la compañía objeto del proyecto, o el operador, generalmente obtiene sus ganancias a través de un monto



que le cobra a la empresa de servicio público o al gobierno en vez de una tarifa cargada al consumidor final. Hay muchos proyectos que se les llama concesión, a pesar de implicar construcciones nuevas, tal como los proyectos de peajes en las carreteras, y tienen muchas similitudes a los proyectos BOT.

Entre sus características se muestra:

- En un proyecto BOT, el sector público otorgante le concede a la empresa privada el derecho de desarrollar y operar un complejo o sistema por cierto periodo de tiempo o el “periodo de concesión”, que usualmente sería un proyecto del sector público.
- Usualmente, este proyecto es una nueva construcción separada y distinta en un área no urbanizada.
- El operador financia, es propietario y construye el nuevo complejo o sistema y lo opera comercialmente durante el periodo de la concesión. Después del tiempo de caducidad de la concesión, el complejo o sistema es transferido a la autoridad adjudicataria.

En un proyecto de Diseño-Construcción-Operación (DBO) el sector público es quién financia la construcción de nuevos activos. El sector privado se encarga de diseñar, construir y operar el activo para cumplir con los outputs establecidos. Comúnmente, la documentación de un DBO es más sencilla que la de un BOT o una concesión, ya que no hay documentos financieros y usualmente consiste en un contrato de obras civiles, además de un contrato de operaciones, o una sección añadida al contrato de obras civiles que cubra un acuerdo de operaciones. El operador no toma ningún riesgo financiero bajo este tipo de acuerdo, y usualmente recibe una suma como pago por el diseño y la construcción, y otra por el período de las operaciones de la planta.

#### *5.1.3.6. JOINT VENTURES Y DESPRENDIMIENTO PARCIAL DEL PATRIMONIO PÚBLICO Ó DESPRENDIMIENTO TOTAL*

Por razones estratégicas, el sector público puede preferir mantener el control de la entidad (al menos inicialmente), particularmente si la empresa conjunta posee los activos. Sin embargo, el sector privado querrá asegurarse de que puede administrar la entidad y, por lo tanto, puede requerir poderes de veto o derechos de voto ponderados en ciertos asuntos. Lo importante es que incluya los temas se tratan en la lista de control de Joint Venture y en la hoja de Términos del Acuerdo de Desarrollo Conjunto.

Antes de que una entidad pública participe en una empresa conjunta, deberá verificar que está facultada para hacerlo conforme a la ley; esto puede restringirse por ley.

Las empresas conjuntas entre los sectores público y privado surgen cuando:

- Una autoridad contratante puede requerir tener una participación en el capital (“acciones”) en la empresa / operador del proyecto. Este enfoque tiene ventajas y desventajas y esta sección destaca algunos de estos.
- Cuando un servicio público existente o SOE vende una participación en la utilidad a una empresa privada. En el sector del agua en los países de derecho civil, un modelo de proyectos de infraestructura público-privada que se ha utilizado ampliamente es “empresas mixtas”. Esta sección



también proporciona ejemplos de empresas mixtas e incluye ejemplos de marcos legislativos para dichas entidades.

Típicamente, en el caso de una empresa de proyecto, la mayoría de las funciones clave (como la construcción, la operación y el mantenimiento) se delegan al operador de las partes del sector privado a través de subcontratos. Por lo tanto, se recomienda que para empresas conjuntas entre los sectores público y privado esto tome una forma corporativa.

#### **5.1.4. FONDEO Y FINANCIAMIENTO**

Según los documentos técnicos elaborados por el economista Federico Villalobos<sup>20</sup>, los cuales son la base de esta sección; en las Asociaciones Público Privadas (APP), existe una firma privada concesionaria que recibe un pago basado en el servicio prestado. Por lo que el contratista dentro de la estructura de capital tiene rol de accionista, por lo que debe poseer un flujo de caja que le permita recuperar la inversión y obtener el rendimiento esperado en tanto logre cumplir con los objetivos operativos y financieros. Esto es importante mencionar porque en los procesos de contratación administrativa convencionales la empresa es percibida solo como una proveedora para el Estado.

Otro aspecto a tomar en cuenta para optar por los modelos APP es el poder utilizar las capacidades e innovaciones generadas por la empresa privada a lo largo del ciclo de vida de los proyectos, la otra ventaja es que cuando un país se encuentra en situación macroeconómicas difíciles, como el caso de las restricciones fiscales, el modelo le permite desarrollar diversos tipos de obra pública.

Sin embargo, en APP la diferencia entre fondeo y financiamiento surge en el hecho de que alguien deberá pagar por servicios prestados, aunque sea el sector privado quien asuma en su balance el financiamiento.

En resumen, se define como fuentes de fondeo a los ingresos que tienen origen debido a la generación del proyecto, estos pueden ser pagos del usuario (tarifas), pagos del Estado (recursos de impuestos) o una combinación de ambos. Mientras, el financiamiento corresponde a los recursos que deberán repagarse como parte de la estructura de capital utilizada para el desarrollo del proyecto, es decir créditos, bonos, y aportes de accionistas (European PPP Expertise Centre, 2016)

##### *5.1.4.1. ESTRUCTURA FINANCIERA EN PROYECTOS APP*

La estructura financiera de proyectos APP se basa en el esquema de financiamiento de proyecto (conocido internacionalmente como Project Finance).

Este modelo consiste en respaldar el financiamiento con los recursos generados por el proyecto, y la transferencia de riesgos del sector público al privado se materializa por medio de los recursos propios aportados por el concesionario dentro de la estructura de financiamiento.

En este sentido, la adecuada estructuración financiera de un proyecto APP pasa por un delicado equilibrio entre los diversos intereses de los principales participantes del esquema. (ver Gráfico 24)

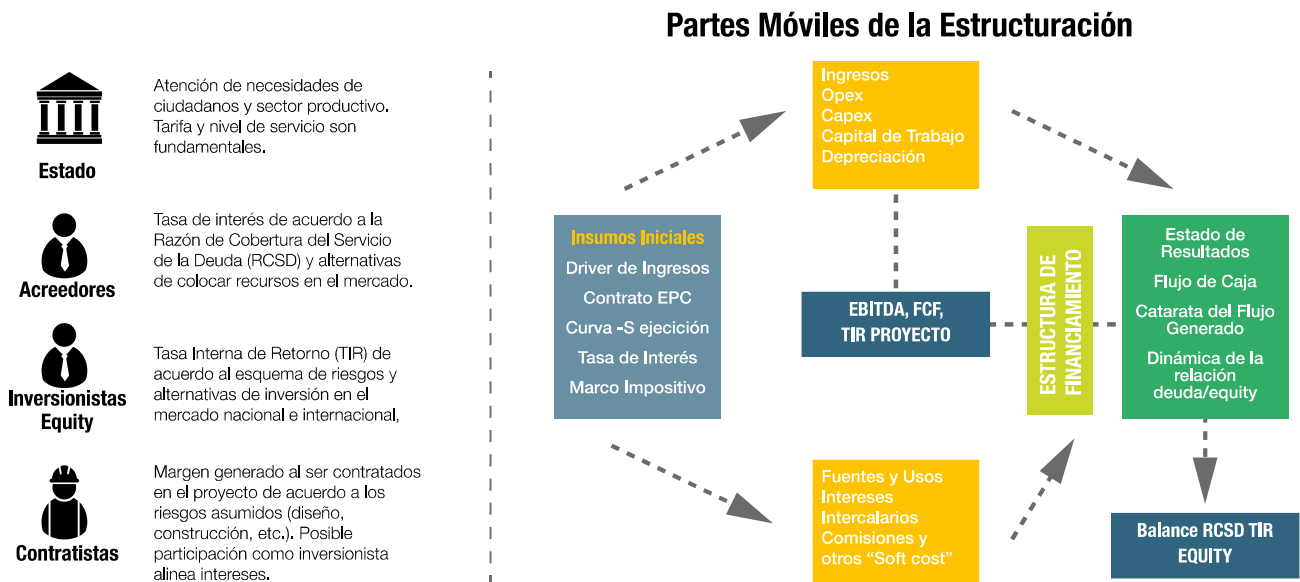
---

<sup>20</sup> Licenciado en Economía por la Universidad de Costa Rica y cuenta con una Maestría en Empresas del Sector de las Infraestructuras de la Escuela de Organización Industrial de España (EOI). Es Especialista certificado en Participación Público Privada (PPP) por el Institute for Public Private Partnerships de los Estados Unidos y egresado del Programa de Infraestructura en Economía de Mercado de Harvard Kennedy School.



## Gráfico 24 Estructura del Project Finance

### Financiamiento de Obra Pública Piezas fundamentales en una estructura “Project finance”



Fuente: (federicovillalobos.com, 2017)

Imagen en <https://federicovillalobos.com/blog/2017/8/20/project-finance-en-proyectos-ppp>

Específicamente, en una estructura básica de “Project Finance” los actores centrales son los siguientes:

- Usuarios: El objetivo central de una APP es satisfacer sus necesidades con un servicio eficiente y de calidad.
- Estado: En su calidad de representante de los usuarios, busca mejorar los estándares de calidad en el servicio sin ignorar las limitaciones fiscales que imponen una restricción presupuestaria en sus funciones.
- Accionistas: Son los dueños de la sociedad de propósito especial y quienes aportan los recursos propios al proyecto (equity). No poseen un rendimiento financiero fijo o garantizado al ser quienes asumen en mayor proporción los riesgos transferidos por el Estado.
- Acreedores: Son bancos u otros inversionistas institucionales que aportan recursos al proyecto en forma de deuda. Reciben un rendimiento fijo en forma de intereses. Típicamente exigen ciertas limitaciones y protección para su participación, siendo la Razón de Cobertura del Servicio de la Deuda (RCSD) una de las principales.

Dentro de esta estructura es relevante diferenciar las características de los recursos propios (de accionistas) versus los recursos ajenos (acreedores como bancos e inversionistas institucionales). Los acreedores esperan un pago fijo por el servicio de la deuda, considerando el principal y los intereses, dicho pago estará protegido mediante limitaciones y condiciones que incluirán en el contrato de deuda.



Por su parte, los recursos aportados por los accionistas de la sociedad no tienen un rendimiento garantizado, sino que recibirán dividendos solamente en caso de que el proyecto sea adecuadamente gestionado y cumpla las proyecciones de costo y demanda esperados. Dicho de otra manera, los accionistas del proyecto asumirán de manera directa los posibles sobrecostos, atrasos, caídas en demanda proyectada, entre otros.

#### 5.1.4.2. FUENTES DE FONDEO

Como se mencionó, las fuentes de fondeo corresponden a los potenciales ingresos que se generarán al prestarse el servicio por parte de la empresa concesionaria.

La diferenciación de conceptos de fondeo y financiación es central en modelos APP, seguidamente se detallan las fuentes de fondeo típicas en este tipo de proyectos:

- Tarifas sobre los usuarios: Este tipo de ingreso se da por ejemplo en los proyectos convencionales de carretera con peaje, donde los ingresos de la empresa estarán determinados por la cantidad y tipo de vehículos que transiten, así como el modelo tarifario establecido. Para el cálculo de la tarifa existen diversas metodologías como el precio máximo (Price Cap), ingreso máximo (Revenue Cap) y la basada en la tasa interna de retorno (TIR) para la empresa concesionaria (Rate of Return). Por su parte los criterios de ajuste de la tarifa en el tiempo constituyen un elemento fundamental en el análisis financiero. Por ejemplo, si la tarifa se modifica con base en variaciones en el tipo de cambio, entonces que el riesgo de tipo de cambio se está trasladando a los usuarios y la afectación a la demanda podría ser considerable, el mismo análisis debe aplicarse a otros indicadores económicos como la tasa de interés, inflación, entre otros.
- Pagos directos del Estado basados en uso: Consisten en pagos realizados por el Estado de acuerdo con la cantidad de usuarios del servicio. En este esquema el Estado traslada a la empresa total o parcialmente el riesgo de demanda.
- Pagos directos del Estado basados en disponibilidad y desempeño: Consisten en pagos realizados por el Estado siempre y cuando la infraestructura se encuentre disponible y cumple con determinados indicadores de desempeño (KPIs).
- Bonos y penalidades: Los bonos y penalidades pueden establecerse de manera independiente o bien ligarse a los mecanismos de tarifa directa o pagos del Estado. Estas pueden estar ligadas a hitos o factores especiales de desempeño.
- Otros ingresos: Los proyectos podrían incorporar otros ingresos como la explotación de la plusvalía de las zonas beneficiadas del nuevo servicio.

La determinación de las fuentes de fondeo estará directamente relacionada con la demanda estimada por el servicio que brindará el proyecto y el impacto del precio en la cantidad demandada del servicio, es decir la elasticidad-precio.

El análisis financiero deberá considerar los “escenarios de estrés” necesarios con el fin de evaluar posibles escenarios negativos que atenten contra la viabilidad del proyecto, mitigando la existencia de un sesgo



optimista tanto en la estimación de la demanda como de la inversión inicial y costos recurrentes del proyecto.

#### 5.1.4.3. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

El financiamiento del proyecto corresponde a la estructura de capital sobre la cual se fundamenta el desarrollo del proyecto. Los recursos aportados en el financiamiento serán repagados con el flujo de caja libre que genere el proyecto por medio de las fuentes de fondeo y una vez atendidos los compromisos de inversiones, operación, mantenimiento u otros que puedan surgir durante el ciclo de vida del proyecto.

## 5.2. FINANCIAMIENTO BASE SUELO

Para comprender el financiamiento Base Suelo es importante conocer las generalidades y diferencias entre plusvalía y la contribución de mejoras. Ello porque si bien los términos tienden a usarse como sinónimos, existe desde el punto de vista urbanístico y financiero existen diferencias.

### 5.2.1. GENERALIDADES DE LA CONTRIBUCIÓN DE VALORIZACIÓN O DE MEJORAS

La contribución de mejoras es el instrumento de recuperación de plusvalías más usado en Latinoamérica, por lo tanto, este se entenderá como el cargo impuesto a propiedades seleccionadas, para sufragar el costo de una mejora en obra o servicio público.

#### 5.2.1.1 DEFINICIÓN DE PLUSVALÍA Y SU CAPTURA

La plusvalía es definida según el diccionario de la real academia española, como el “incremento del valor de un bien por causas extrínsecas a él”. Por lo tanto, los proyectos de infraestructura vial constituyen un elemento de la formación del valor de un terreno, ya que genera un aumento en el precio del mismo, después de finalizado el proyecto. En estos términos la plusvalía considerada se refiere exclusivamente al componente tierra (y no a la valorización de la edificación).

La captura de plusvalías, se refiere al proceso por el cual un porcentaje o todo el incremento del valor de la tierra, atribuidas al “esfuerzo del estado” (mediante la construcción de obra pública), son recapturadas por este, a través de su reconversión en ingresos públicos, a través de una contribución obligatoria.

Es importante recalcar, que cuando se permite que esos incrementos sean captados totalmente por el propietario se producen profundas inequidades, ya que la tierra es un elemento fundamental para asegurar bienestar tanto a nivel colectivo como individual (a través de ella se accede a los servicios públicos que son uno de los elementos que por excelencia definen cada centro habitacional. Por lo tanto, cuando las plusvalías no se recuperan, así sea parcialmente, se transfieren cuantiosos recursos del ahorro y el trabajo de todos los ciudadanos de Costa Rica, hacia un sector muy reducido de propietarios.

#### 5.2.1.2 CAPTURA DE PLUSVALÍA: CONTRIBUCIÓN POR MEJORAS

La contribución de mejoras (Borrero Ochoa, Oscar, 2012) es un cargo impuesto a los dueños de propiedades seleccionadas, para sufragar el costo de una mejora pública o un servicio del que obtiene un beneficio específico. Y constituye el instrumento de recuperación de plusvalías más usado en Latinoamérica.



Por lo tanto, la metodología para la valoración del suelo como mecanismo de financiamiento en términos generales, se trata de un tributo basado en el principio del beneficio y equidad social, basado en que ocurre una revalorización que se genera sobre los inmuebles por causas ajenas al esfuerzo de los propietarios. El monto distribuible, mediante el tributo, es el menor de los tres condicionantes:

**$\leq$  Beneficio Total del Proyecto**

**$\leq$  Costo Total del Proyecto**

**$\leq$  Capacidad de Pago Total**

De ahí que, esta metodología servirá para generar un tributo especial (contribución por mejoras), que va a recaer exclusivamente sobre los propietarios de inmuebles determinados para cubrir total o parcialmente los costos de una obra de infraestructura vial, que beneficia directa o indirectamente a los propietarios de los inmuebles ubicados dentro de la zona de influencia del impacto (plusvalía) que pueda generar el proyecto.

Es importante acotar que este procedimiento para financiar proyectos se origina con un propósito particular y finito, esto quiere decir que después de recuperada la inversión con el modelo de financiamiento, este deberá de ser eliminado.

De ahí que, debido a las bondades de este modelo de cobro de un tributo especial (contribución por mejoras) y debido al limitado presupuesto económico para ejecutar obra pública que existe en la actualidad, es indispensable para el país contar con otras opciones de financiamiento.

Procedimiento a ser empleado

1. Definir los proyectos seleccionados para la implementación del modelo de financiamiento.
2. Definir el costo total de la Obra.

Se compone del presupuesto de costos directos, indirectos y administrativos necesarios para ejecutar la obra pública.

Los costos directos equivalen a los materiales, mano de obra y equipos. Los costos indirectos están dados por los estudios, diseños, honorarios de construcción e interventoría. Y los gastos administrativos o imprevistos rondan aproximadamente un 30% por encima del costo directo de la obra.

3. Beneficio esperado del proyecto.

El beneficio del proyecto, se puede traducir en el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos por mejoras en la movilidad, reducción de tiempos de desplazamiento y ahorros en gastos de transporte y combustible. Por ello se analizan niveles o grados de beneficio en términos cualitativos sin evaluar solamente el monto de valorización o plusvalor generado.

Definir el área de influencia del beneficio.

El límite de influencia de un proyecto de infraestructura vial, se determina hasta donde se pueden los ciudadanos movilizar a través del transporte masivo o en vehículo particular, en condiciones adecuadas de



tránsito. Esto se puede determinar, con base en el estudio de tránsito del análisis funcional del proyecto y de su modelación.

Posteriormente con dicha información, haciendo uso de la información predial (en formato shapefile) proporcionada por el Registro Nacional, se identifican los beneficios directos o indirectos para cada propietario registral y con la utilización de los Sistemas de Información Geográfica, se logrará identificar el área de influencia, verificando la siguiente información:

- El tipo de obra.
- El tipo de beneficios generados por la obra.
- Condiciones socioeconómicas, lo cual mide la capacidad de pago de los ciudadanos.
- Características de las propiedades y usos.
- Límites físicos, naturales y jurídicos.

#### 4. Medir el Beneficio o efecto plusvalía en los inmuebles

Este punto, se fundamenta en repartir el costo de la obra, pero el problema es determinar cuál es el beneficio que tienen los terrenos o predios para que contribuyan en proporción al impacto positivo que tengan en la propiedad. El cobro de las mejoras se hace a cambio del beneficio o efecto plusvalía que genera sobre las propiedades cercanas.

#### 5. Utilizar el método de los factores de beneficio

Los beneficios se miden empleando un coeficiente numérico sin unidades de medida, obtenido con base en todos los factores que pueden influir en el mayor valor de los inmuebles. Este método es el que produce mayores resultados equitativos y proporcionales a las características intrínsecas de cada predio. Con estos factores de beneficio, se evalúa cada predio, con base en sus condiciones físicas, topográficas, ambientales, económicas y sociales.

Por lo tanto, este método es muy flexible y tiene la ventaja de que su cálculo matemático acepta todos los factores que se requieran para calificar el predio convirtiéndolo en un sistema eficiente y de rendimientos altamente positivos.

#### Descripción de los coeficientes

Se debe recalcar que la base de afectación es el ÁREA de TERRENO del predio beneficiado. De acuerdo a lo anterior, si todos los predios tuvieran las mismas características de estrato, uso y beneficio, el monto distribuible se repartiría proporcionalmente al área física de los predios; pero como existen diferencias entre los predios, la contribución se asigna proporcionalmente al área virtual que le corresponda.



Después de definir los factores, se debe utilizar un factor de conversión. El cuál es el valor que debe pagar cada m<sup>2</sup> virtual, mediante la siguiente ecuación:

$$F_c = M_d / \sum \text{Áreas Virtuales}$$

Donde:

F<sub>c</sub> = Factor de conversión resultante.

M<sub>d</sub> = Monto distribuible o Valor de las obras.

#### 6. Definir la capacidad de pago de los propietarios

Esto se realizará mediante un estudio socioeconómico que elaborará el INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censo), el cual tiene como objetivo principal determinar la capacidad de pago de los propietarios y poseedores de la zona de influencia del proyecto.

#### 7. Definir la tarifa a ser impuesta a cada propietario de la zona de influencia

El monto distribuible, mediante el tributo, debe ser el menor de las siguientes condicionantes:

≤ Beneficio Total del Proyecto.

≤ Costo Total del Proyecto.

≤ Capacidad de Pago Total.

### 5.2.1.3 CONSIDERACIONES ADICIONALES RESPECTO AL FINANCIAMIENTO BASE SUELO

El tributo especial al suelo mediante la Contribución por Mejoras, convierte al gobierno en partícipe de las utilidades producto de las inversiones en infraestructura y servicios de transporte. En otras palabras, lo vuelve un socio silencioso que le permite cobrar vía tributo, el rendimiento proveniente de las ventajas de localización que la colectividad a quien representa le ha conferido a este recurso.

Es así que mientras más alto el tributo, mayor será la participación del gobierno y menor será la participación del propietario que poco ha hecho por que el precio del suelo alcance el nivel que alcanza en el mercado.

Debe destacarse que, si no existe este tributo, el pago irá en su totalidad al propietario. Por lo tanto, cada colón que se deje de pagar al gobierno por concepto del tributo por la Contribución por Mejora, acabará por pagarse al propietario por concepto de renta o precio del suelo.

El modelo de financiamiento, empodera a los ciudadanos a asumir la responsabilidad del financiamiento de los centros poblacionales, bajo la premisa de que el gobierno brinda proyectos de infraestructura vial, en beneficio de los propietarios de los predios beneficiarios, con la concepción de que no hay beneficio sino hay carga o de que no hay derecho si no hay obligación. Por lo que, este argumento es la esencia de la movilización de recursos para mejorar la calidad de vida de todos los costarricenses.



## 5.2.2. LEGISLACIÓN COSTARRICENSE PARA CONTRIBUCIÓN POR VALORIZACIÓN Y DEFINICIONES

Desde 1916, con las leyes N°72 (Contribución territorial) y N°74 (Contribución para obras de interés público especial) realizadas durante la administración del expresidente de la República don Alfredo González Flores, se establecieron las bases de los sistemas tributarios que luego serían fortalecidas con leyes posteriores respecto a la contribución de los propietarios por la plusvalía obtenida debido a las mejoras por obras de infraestructura. Seguidamente se analizará la norma legal vigente sobre este tema.

### 5.2.2.1 LEY 72 LEY SOBRE LA CONTRIBUCIÓN PARA OBRAS DE INTERÉS PÚBLICO ESPECIAL

La Ley N°72 denominada Ley sobre la Contribución para Obras de Interés Público Especial, es vigente desde el 18 de diciembre de 1916, y se encuentra recopilada en el Tomo 2 del semestre 2 de 1916 a partir de la página 620.

En el artículo N°1 se instruye que los propietarios beneficiados directa o indirectamente de toda obra pública que influya ventajosamente sobre el valor o el rendimiento de la propiedad territorial, pagarán en adelante una contribución proporcional a la mejora recibida.

El artículo N°2 incluye a las industrias especiales favorecidas por tales obras públicas a pagar igualmente dicha contribución en proporción a las ventajas recibidas.

El producto de esta contribución debe ser invertido en la construcción o la conservación de las obras para las cuales ha sido impuesta. Y se regulará en cada caso, tomando en cuenta el carácter de la obra, su costo, el interés general del país y las ventajas especiales que reciban las propiedades o las industrias favorecidas. Y aplica tanto para la administración nacional como municipal.

El artículo N°5 indica cita:

“[...

*contribución se pagará de una sola vez, o en cuotas periódicas; en este caso durará todo el tiempo necesario para concluir la obra o para cubrir el costo de ella, o será permanente si se trata de servicios regulares.”* Lo subrayado no pertenece al original.

En la contribución destinada a obras públicas nacionales, indica el artículo N°7, la Administración de impuestos directos levantará el censo correspondiente, con la colaboración de Juntas especiales tasadoras, nombradas por el Poder Ejecutivo. Respecto a las obras municipales, las municipalidades formarán el detalle correspondiente, con la autorización del Poder Ejecutivo, que aprobará y modificará el censo.

De existir la expropiación forzosa para la ejecución de obras públicas sujetas a esta ley, el monto de la compensación contemplará el valor de lo expropiado y la contribución debida, pagándose solamente la diferencia.



En el artículo N°19, se declara textualmente:

“[...

la obligación de pagar esta contribución es una carga real, que pesa, con preferencia a todo otro gravamen, sobre el inmueble afectado, además de ser una deuda personal del dueño, con el privilegio establecido respectivamente en los artículos 993 y 1000 del Código Civil.” Lo subrayado no pertenece al original.

#### 5.2.2.2 LEY N°74 LEY SOBRE LA CONTRIBUCIÓN PARA OBRAS DE INTERÉS PÚBLICO ESPECIAL

La Ley sobre la contribución para obras de interés Público especial N°74, es vigente desde el 18 de diciembre de 1916, y está recopilada en el Tomo 2 del semestre 2 de 1916 a partir de la página 598, actualmente está la versión cuatro de la norma.

La contribución generada por las obras públicas podrá cobrarse al propietario, tal como cita el Artículo N°1:

“Para toda obra pública que influya ventajosamente sobre el valor o el rendimiento de la propiedad territorial, los propietarios de los fondos directa o indirectamente favorecidos, pagarán en adelante una contribución proporcional a la mejora recibida”. Lo subrayado no pertenece al original.

En esta ley se establece un impuesto general sobre la propiedad inmueble, conocido como Contribución Territorial. Al cual están sujetos todos los terrenos y edificios que se encuentren en la República, excepto:

- Las propiedades del Estado, de las Municipalidades y de las Juntas de Educación.
- Las propiedades destinadas a la enseñanza gratuita y a la beneficencia pública y los edificios destinados al culto, no debiendo entenderse como de éste, los oratorios y capillas de casas particulares.
- Los edificios destinados a oficinas de Legaciones Diplomáticas y las casas de habitación de los Ministros Extranjeros, que les sean propias, siempre que en el país respectivo se concedan iguales ventajas a las Legaciones y casas de habitación de los Ministros de Costa Rica.
- Las propiedades exceptuadas por ley especial.

Dicho impuesto será sobre el valor común del terreno, de las construcciones fijas y permanentes y de las plantaciones estables que en él se encuentren formando parte integrante del inmueble. Se entenderá como Valor común el precio en que se vendería al contado un inmueble y la ventaja de una situación favorable en cualquier sentido sí forma expresamente parte del valor común.

El producto del impuesto creado se recaudará por la Tesorería Nacional, en cuenta denominada “Fondo Territorial de Caminos”. De los productos netos, deducidos los gastos de recaudación del “Fondo Territorial de Caminos”, sólo la Secretaría de Fomento podrá disponer y con la aplicación exclusiva a los gastos que



demande la hechura, mejora, reparación y conservación de caminos y otras vías de comunicación, de acuerdo con el Reglamento que el Poder Ejecutivo dicte.

### 5.2.2.3 LEY N°4240 LEY DE PLANIFICACIÓN URBANA

Ley N°4240 Ley de Planificación Urbana se encuentra en vigencia desde el 15 de noviembre de 1968, y está recopilada en el Tomo 2 del semestre 2 de 1968 a partir de la página 740, actualmente está la versión 7 de la norma del 05 de mayo de 2010.

El artículo N°15 de conformidad con el artículo 169 de la Constitución Política, se reconoce la competencia y autoridad de los gobiernos municipales para planificar y controlar el desarrollo urbano, dentro de los límites de su territorio jurisdiccional. Pudiendo cada uno implantar un plan regulador, y los reglamentos de desarrollo urbano conexos. No obstante, en el Artículo 18 se indica que la Dirección de Urbanismo podrá negar la aprobación de partes del plan o sus reglamentos, respaldada en principios legales o técnicos, cuya vigencia sea de absoluto interés nacional o regional.

El artículo 40 cita respecto al fraccionamiento:

*“Todo fraccionador de terrenos situados fuera del cuadrante de las ciudades y todo urbanizador cederá gratuitamente al uso público tanto las áreas destinadas a vías como las correspondientes a parques y facilidades comunales; lo que cederá por los dos conceptos últimos se determinará en el respectivo reglamento, mediante la fijación de porcentajes del área total a fraccionar o urbanizar, que podrán fluctuar entre un cinco por ciento a un veinte por ciento, según el tamaño promedio de los lotes, el uso que se pretenda dar al terreno y las normas al respecto. [...]”* Lo subrayado no pertenece al original.

Sin embargo, para implementar el instrumento contribuciones por valorización se debe considerar principalmente los artículos 70, 70 bis y 71 del Capítulo Cuarto Contribuciones Especiales.

### 5.2.2.4. LEY N°7794 CÓDIGO MUNICIPAL

El Código Municipal fue publicado en la Gaceta 94 del 18 de mayo de 1998. La municipalidad tiene personalidad jurídica estatal plena, con patrimonio propio que le permita ejecutar todo tipo de actos y contratos necesarios para cumplir sus fines. Para ello podrá ejercer sus competencias municipales e invertir fondos públicos con otras municipalidades o instituciones de la Administración Pública para el cumplimiento de fines locales, regionales o nacionales, incluido la construcción de obras públicas de beneficio común, de conformidad con los convenios que suscriba.

Dentro de sus atribuciones se incluyen las siguientes se extrae: (Artículo N°4 incisos d y f)

[...]

*d) Aprobar las tasas, los precios y las contribuciones municipales, así como proponer los proyectos de tarifas de impuestos municipales.*



[...]

f) Concertar, con personas o entidades nacionales o extranjeras, pactos, convenios o contratos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

...] Lo subrayado no pertenece al original.

Específicamente, respecto a las contribuciones especiales, punto principal de este estudio, el Código indica lo siguiente en los artículos N°86 y N°87.

“Artículo 86. - Dentro de los tributos municipales podrán establecerse contribuciones especiales, cuando se realicen obras que se presten a ello y que mantengan una relación apropiada con el beneficio producido. Estas contribuciones estarán a cargo de los propietarios o poseedores del inmueble beneficiado y se fijarán respecto de los principios constitucionales que rigen la materia.

(Corrida su numeración por el artículo 1° de la ley N° 9542 “Ley de Fortalecimiento de la Policía Municipal” del 23 de abril del 2018, que lo traspasó del antiguo artículo 77 al 86)

Artículo 87. - La municipalidad podrá aceptar el pago de las contribuciones por el arreglo o mantenimiento de los caminos vecinales, mediante la contraprestación de servicios personales u otro tipo de aportes.

Las obras de mantenimiento de los caminos vecinales podrán ser realizadas directamente por los interesados, previa autorización de la municipalidad y con sujeción a las condiciones que ella indique. La municipalidad fijará el porcentaje del monto de inversión autorizado a cada propietario, beneficiado o interesado.

La municipalidad autorizará la compensación de estas contribuciones con otras correspondientes al mismo concepto.

(Corrida su numeración por el artículo 1° de la ley N°9542 “Ley de Fortalecimiento de la Policía Municipal” del 23 de abril del 2018, que lo traspasó del antiguo artículo 78 al 87)” Lo subrayado no pertenece al original.

#### 5.2.2.5. CUADRO RESUMEN DE LEGISLACIÓN

El resumen (Cuadro 40) por institución los artículos vigentes de cada Ley que aplica a cada institución del Sector referentes con las fuentes de financiamiento empleadas a la fecha. Para conocer más de la legislación de cada institución se deberá analizarse las leyes que las rigen.



### Cuadro 40 Legislación respecto a Base Suelo

Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
Ley N°72	1 5 19		Instrucción al propietario a aportar una contribución proporcional a una obra o mejora Sobre el pago de las mejoras Obligación de pago al propietario
Ley N°74	1		Obligación de pago al propietario a pagar proporcionalmente por una mejora
Ley N°4240	15 18 40 70 70 bis 71		Competencia municipal en desarrollo urbano. Competencias de la Dirección de Urbanismo para aprobar planes municipales. Fraccionamiento. Autorización a las municipalidades para cobrar contribuciones especiales. Pago de servicios al INVU. Financiamiento de caminos públicos.
Ley N°7794	4 86 87	d f	Aprobación de las contribuciones municipales. Convenios con personas físicas y extranjeras. Contribuciones espaciales. Sobre los pagos a las municipalidades.

## 5.3. FIDEICOMISO

### 5.3.1. DEFINICIÓN DE CONCEPTO

Etimológicamente la palabra fideicomiso proviene de dos palabras latinas: fides que significa confianza y fe (comprende los términos de seguridad, honradez y lealtad involucrados en su configuración) y comittio o sea comisión o encargo. (Centro de Información Jurídica en línea, 2019)

De conformidad con Nicolás Rombiola (FinancialRed, 2011) un fideicomiso es un tipo de contrato en virtud del cual una persona, denominada fideicomitente o fiduciante, transmite bienes, dinero o derechos, tanto presentes como futuros, de su propiedad a otra persona llamada fiduciaria, con el objeto que éste administre o invierta los bienes en beneficio propio o de un tercero, llamado fideicomisario.

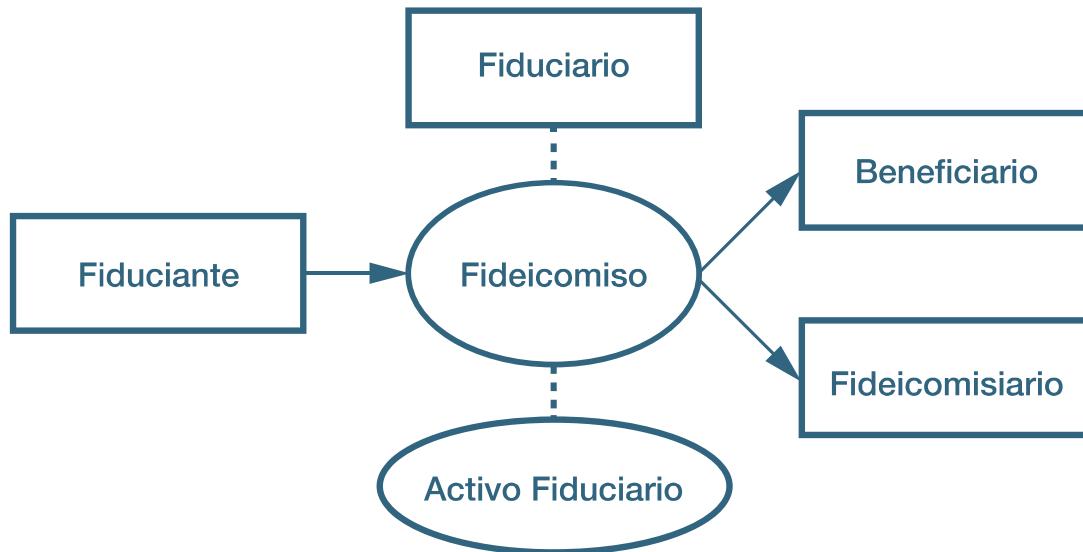
Lo importante de un fideicomiso es que, al momento de su creación, ninguna de las partes es propietaria del bien fideicomitado.

Un fideicomiso (FinancialRed, 2011) se encuentra conformado por las siguientes partes (ver Gráfico 25):

- Fideicomitente: es la parte que transfiere a otra, bienes determinados. Debe poseer el dominio pleno de estos bienes.
- Fiduciario: es la parte a quién se transfieren los bienes, y se encuentra obligada a administrarlos. Puede ser cualquier persona física o jurídica.
- Beneficiario: es la parte en cuyo beneficio se ha instituido el fideicomiso, sin ser, obligatoriamente, el destinatario final de los bienes. Cabe la posibilidad de ser una o varias personas físicas o jurídicas

- Fideicomisario: es la parte destinataria de los bienes. Frecuentemente, tanto el beneficiario como el fideicomisario son una misma persona.

**Gráfico 25 Componentes del Fideicomiso**



Fuente: <http://www.dentrode.com.ar/engine/spip.php?article40024>

### 5.3.2. LEY 3284 CÓDIGO DE COMERCIO

En Costa Rica el Fideicomiso se rige por la Ley N°3284 denominada Código de Comercio, la cual se publicó en el Diario Oficial La Gaceta N°119 del 27 de mayo de 1964 en el Alcance N°27. Esta sección hará mención a algunos artículos del Capítulo XII Del Fideicomiso (artículos del 633 al 662), donde se establece el mismo como un instrumento contractual, (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019), a continuación, se citan los principales artículos de interés:

*“ARTÍCULO 633.- Por medio del fideicomiso el fideicomitente trasmite al fiduciario la propiedad de bienes o derechos; el fiduciario queda obligado a emplearlos para la realización de fines lícitos y predeterminados en el acto constitutivo.*

*ARTÍCULO 634.- Pueden ser objeto de fideicomiso toda clase de bienes o derechos que legalmente estén dentro del comercio. Los bienes fideicometidos constituirán un patrimonio autónomo apartado para los propósitos del fideicomiso. [..]*



ARTÍCULO 636.- El fideicomiso de bienes sujetos a inscripción *deberá ser inscrito en el Registro respectivo. En virtud de la inscripción el bien quedará inscrito en nombre del fiduciario en su calidad de tal.*

ARTÍCULO 637.- *Puede ser fiduciario cualquier persona física o jurídica, capaz de adquirir derechos y contraer obligaciones. En el caso de personas jurídicas, su escritura constitutiva debe expresamente capacitarlas para recibir por contrato o por testamento la propiedad fiduciaria.*

ARTÍCULO 638.- *Si por cualquier causa faltare el fiduciario, el nombramiento del sustituto será hecho por el fideicomitente y en defecto de éste, por el juez civil de su jurisdicción a solicitud de parte interesada, siguiendo los trámites correspondientes a los actos de jurisdicción voluntaria. [...]*

ARTÍCULO 643.- *El fiduciario no podrá delegar sus funciones, pero sí designar, bajo su responsabilidad, a los auxiliares y apoderados que demande la ejecución de determinados actos del fideicomiso.*

[...]ARTÍCULO 649.- *En las inversiones, para reducir el riesgo de posibles pérdidas, el fiduciario deberá diversificarlas y no podrá invertir en un solo negocio más de la tercera parte del patrimonio del fideicomiso, salvo autorización expresa del fideicomitente. (Así reformado por el artículo 187, inciso h), de la Ley Reguladora del Mercado de Valores No.7732 de 17 de diciembre de 1997) [...]*

ARTÍCULO 659.- *El fideicomiso se extinguirá:*

a) *Por la realización del fin que éste fue constituido, o por hacerse éste imposible;*

b) *Por el cumplimiento de la condición resolutoria a que está sujeto;*

c) *Por convenio expreso entre fideicomitente y fideicomisario. En este caso el fiduciario podrá oponerse cuando queden sin garantía derechos de terceras personas nacidos durante la gestión del fideicomiso;*

d) *Por revocación que haga el fideicomitente, cuando se haya reservado ese derecho. En este caso deberán quedar garantizados los derechos de terceros adquiridos durante la gestión del fideicomiso; y*

e) *Por falta de fiduciario cuando existe imposibilidad de sustitución. [..]" Lo subrayado no pertenece al original.*

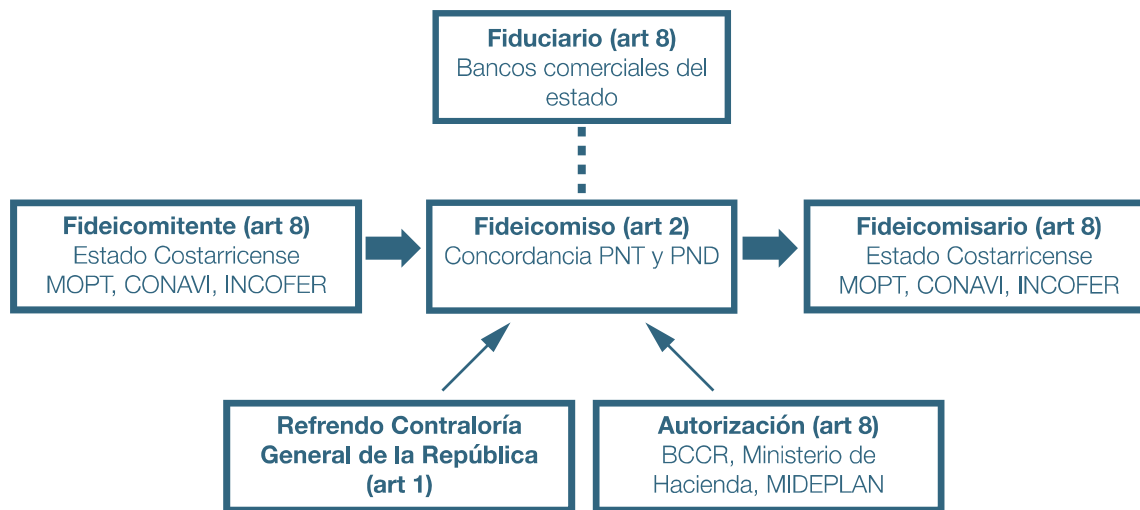
### 5.3.3. LEGISLACION ESPECIFICA EN EL SECTOR TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA

Adicional a lo contemplado en el Código de Comercio se ha establecido leyes con fines específicos para el desarrollo de obra pública y fortalecimiento de instituciones, como es el caso específico de INCOFER en el empleo de esta figura.

#### 5.3.3.1. LEY N°9422 AUTORIZACIÓN PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE MEDIANTE FIDEICOMISO

La Ley N°9422 denominada Autorización para el desarrollo de infraestructura de transporte mediante fideicomiso (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019) se publicó en el Diario Oficial La Gaceta N°101 del 30 de mayo de 2017 en el Alcance N°116. Faculta al Poder Ejecutivo Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad y el Instituto Costarricense de Ferrocarriles para que constituya fideicomisos de interés público con cualquiera de los bancos comerciales del Estado. El Gráfico 26 ilustra los actores dados por la Ley en mención.

**Gráfico 26 Detalle de actores Ley N°9422**



Fuente: Elaboración propia

Esta Ley específica (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2018) cita lo siguiente en el artículo N°1 la autorización para constituir fideicomisos de obra de infraestructura de transporte por medio del MOPT y CONAVI.

Para ello se deberá contar con la autorización del MIDEPLAN, del Ministerio de Hacienda y del Banco Central de Costa Rica. Esto debido a que deben responder a la planificación estratégica del país. (artículo N°2).

Respecto al origen de los fondos la Ley indica en el artículo 7 que estos podrán ser las opciones siguientes:

1. Préstamos que otorguen las entidades del sistema financiero nacional o entidades financieras internacionales.



2. Inversiones de las instituciones públicas que se indican en la presente ley, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional.
3. Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa financiera aplicable.

En el artículo N°3 se indica que se autoriza al sector público para que invierta recursos en fideicomisos de obra de infraestructura de transporte en tanto no se ponga en riesgo el cumplimiento de los fines que justifican su creación y respeten en cada caso, la normativa aplicable.

Para ceder derechos de cobro del peaje o los derechos de cobro y recaudación de las tarifas de peaje o de servicios ferroviarios, entre otros (artículo N°5). Por lo tanto, el fideicomiso deberá destinar los recursos necesarios para el mantenimiento de la obra de infraestructura pública objeto del contrato, y la estructura tarifaria y parámetros de ajuste, así como de evaluación de la calidad del servicio, que deberán ser consultados ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (Artículo N°6).

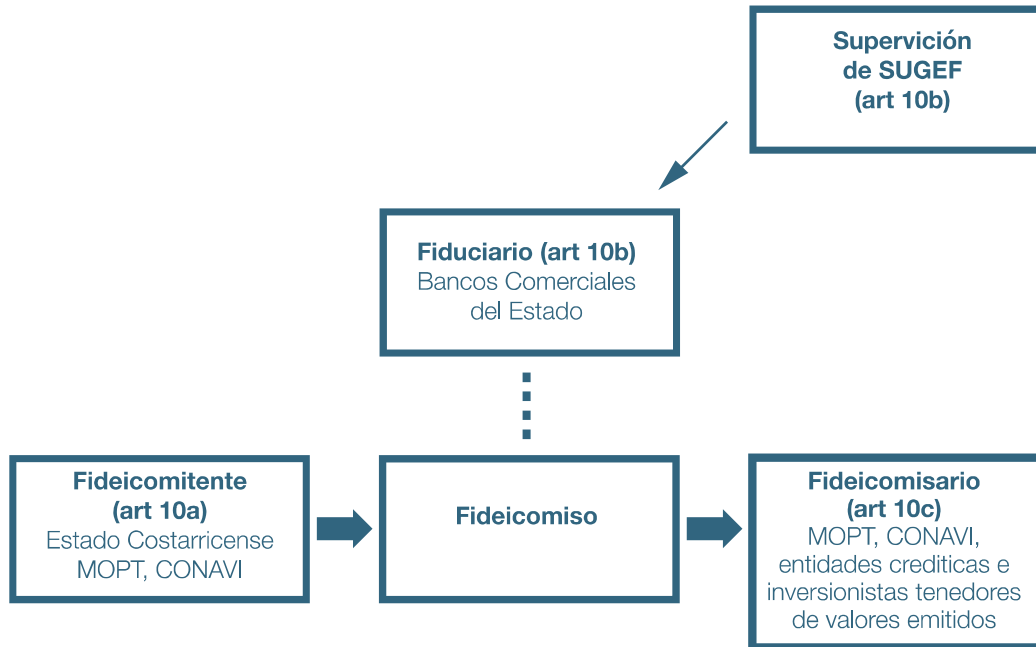
El plazo del fideicomiso será definido en cada contrato y al concluir este retornará, a la administración exclusiva del Estado, el patrimonio y todos los bienes y derechos que se le hayan cedido (artículo N°8).

Cada fideicomiso elaborará anualmente el presupuesto y lo remitirá a la Contraloría General de la República.

Respecto al costo de los diseños y las obras de relocalización será asumido por cada fideicomiso, en el tanto se realicen de acuerdo con el plazo indicado (artículo N°12) de lo contrario el fiduciario, con recursos del fideicomiso, podrá realizarlas a cargo de la entidad prestataria, la cual deberá reintegrarle al fideicomiso el prediseño, el diseño, así como las obras propiamente dichas, más los daños y perjuicios atribuibles al atraso, o los montos establecidos en eventuales cláusulas penales. Lo anterior, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

#### *5.3.3.2. LEY N°9397 DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-CARTAGO MEDIANTE FIDEICOMISO*

La Ley N°9397 denominada Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso se publicó en el Diario Oficial La Gaceta N°204 del 25 de octubre de 2016 en el Alcance N°230. (Sistema Costarricense de Información Jurídica, 2019) El Gráfico 27 ilustra los participantes determinados en el artículo 10 de la Ley.

**Gráfico 27 Detalle de actores Ley N°9397 (art.10)**


Fuente: Elaboración propia

En el artículo N°6 se indica que Origen de los fondos del fideicomiso serán los siguientes:

*“a) Préstamos que otorguen los bancos del sistema bancario nacional o las entidades financieras internacionales.*

*b) Inversiones de las instituciones públicas que se indican en el artículo 3 de la presente ley, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional o provengan de inversionistas.*

*c) Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa financiera aplicable.*

*Las inversiones dispuestas en el inciso b) anterior podrán captarse mediante la colocación de títulos de inversión emitidos especialmente para financiar el corredor vial San José-Cartago, según lo establecido en la presente ley.* Lo subrayado no pertenece al original.

Entre otros artículos importantes a citar se tiene el artículo N°7 donde se expone la Administración de los ingresos y N°15 referente a las expropiaciones.

El plazo del fideicomiso deberá establecerse en el contrato y podrá prever prórrogas en función de asegurar su funcionamiento óptimo durante el ciclo de vida del fideicomiso (artículo N°9).

En el contrato de fideicomiso fungirán como partes: (artículo N°10)



“a) El Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), que serán fideicomitentes.

b) Un banco del sistema bancario nacional sujeto a la supervisión de la Superintendencia General de Entidades Financieras (Sugef), que fungirá como fiduciario.

c) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), así como entidades crediticias e inversionistas tenedores de valores emitidos por el fideicomiso, que serán fideicomisarios.” Lo subrayado no pertenece al original.

El fideicomiso deberá contar con una estructura organizativa, con recursos humanos y tecnológicos adecuados para gestionarlo, ejecutarlo y controlarlo definida en el contrato y contar con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia (artículo N°11).

### 5.3.3.3. LEY N°9292 DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-SAN RAMÓN Y SUS RADIALES MEDIANTE FIDEICOMISO

La ley N°9292 fue publicada en la Gaceta 71 del 24 de abril de 2015, en ella según el artículo N°1 se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), para que constituya 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”.

Para el financiamiento de esta obra el fideicomiso podrá acceder a fuentes de recursos financieros privados y públicos, otorgados por entidades nacionales e internacionales, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios. El contrato será refrendado por la Contraloría General de la República, de conformidad con la normativa vigente.

En el artículo N°2 se cita que el objeto de la Ley será la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, exponiendo características, tramos, los encargados de los estudios y diseños, entre otros.

El artículo N° 6 expone que el Origen de los fondos del fideicomiso es el siguiente:

*“El origen de los fondos para el financiamiento del fideicomiso serán los siguientes:*

*a) Préstamos que otorguen los bancos del Sistema Bancario Nacional o las entidades financieras internacionales.*

*b) Inversiones de las instituciones públicas que se indican en el artículo 3 de la presente ley, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional.*

*c) Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa financiera aplicable.”* Lo subrayado no pertenece al original.



Respecto a la Tasa de peaje regente (artículo N°8) la ley dicta que se evaluará la calidad y consultase para su ajuste a la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP).

El plazo del fideicomiso será hasta de treinta años, al término del cual traspasará al Estado su patrimonio y todos los bienes y derechos que se le hayan cedido. (artículo N°9)

En el contrato de fideicomiso fungirán como partes:

- a. El Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), que serán fideicomitentes.
- b. Un banco del Sistema Bancario Nacional sujeto a la supervisión de la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), que fungirá como fiduciario.
- c. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), así como entidades crediticias e inversionistas tenedores de valores emitidos por el fideicomiso, que serán fideicomisarios.

#### *5.3.3.4. LEY N°9366 FORTALECIMIENTO DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES*

La ley N°9366 o de Fortalecimiento del Instituto Costarricense De Ferrocarriles fue publicada en la Gaceta 128 del 04 de julio de 2016 en el Alcance 113, en ella se reforman los incisos a) y ch) y los párrafos segundo y tercero del artículo 3; el inciso f) del artículo 4; los incisos b), ch) y o) del artículo 16 y los artículos 31, 37, 39 y 44 de la Ley N.º 7001, Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), de 19 de setiembre de 1985, y sus reformas.

Textualmente se cita el artículo N°3 en su inciso a) indica que es objetivo del INCOFER fortalecer la economía del país mediante la administración de un moderno sistema de transporte ferroviario para el servicio de pasajeros y de carga en todo el territorio nacional. Y agrega en el inciso ch) que se le faculta para negociar, contratar y ejecutar, de manera autónoma, endeudamientos internos y externos de mediano y largo plazos hasta un nivel de endeudamiento máximo del cuarenta por ciento (40%) en relación con sus activos totales, y que en caso que el endeudamiento requerido excede el porcentaje indicado requerirá de la aprobación de la Asamblea Legislativa.

Dentro de sus atribuciones el artículo N°4 indica en el inciso f) realizar las expropiaciones convenientes para el desarrollo de sus actividades de conformidad con la Ley N.0 7495, Ley de Expropiaciones, de 3 de mayo de 1995, y sus reformas.

En el artículo N°16 inciso o) se indica que entre las atribuciones y deberes del Consejo Directivo está la aprobación la constitución de fideicomisos, así como la celebración de contrataciones, acuerdos, entre otros.

Respecto a los fideicomisos el artículo N°38-bis cita que los fideicomisos constituidos en el país tendrán la supervisión de la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), mientras que los constituidos con organismos internacionales o fuera del territorio nacional tendrán la supervisión que



corresponda, de conformidad con la legislación que les sea aplicable. Igual indica que los presupuestos de estos fideicomisos serán enviados a la Contraloría General de la República, para efectos de aprobación y fiscalización.

Amplía el artículo N°38 ter textualmente:

*“El Instituto podrá emitir todo tipo de emisiones estandarizadas y registradas en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios de la Superintendencia General de Valores (SUGEVAL), en moneda nacional o extranjera, al interés, la tasa de amortización y el monto que su Consejo Directivo determine, de conformidad con la legislación aplicable. Dichos títulos tendrán la garantía que el Instituto les señale en el acuerdo de emisión; para ello, podrá titularizar sus ingresos actuales y futuros, o sus bienes, mediante contratos financieros tales como arrendamientos o fideicomisos, o podrá gravar sus bienes e ingresos. [...]”* Lo subrayado no pertenece al original.

### 5.3.3.5. CUADRO RESUMEN DE LEGISLACIÓN

El resumen (Cuadro 41) por institución los artículos vigentes de cada Ley que aplica a cada institución del Sector referentes con las fuentes de financiamiento empleadas a la fecha. Para conocer más de la legislación de cada institución se deberá analizarse las leyes que las rigen.

**Cuadro 41 Legislación respecto a Fideicomisos**

Legislación vigente	Artículos	Incisos	Temática
Ley N°3284	633-662		Capítulo XII Del Fideicomiso
Ley N°9422	1 2 3 5 6 7 8 9 12		Autorización Al MOPT y CONAVI para constituir fideicomisos. Ligamen con la planificación Estratégica e entidades que aprueban. Sobre los riesgos de cumplimiento de los fines institucionales. Tarifas y peajes Ajuste de tarifas y peajes Origen de los recursos. Partes del Fideicomiso. Plazo del fideicomiso. Costos de diseños y obras de relocalización.
Ley N°9397	6 7 10 11 15	c	Colocación de títulos. Administración de ingresos. Partes del Fideicomiso. La estructura organizativa. Expropiaciones.
Ley N°9292	2 6 8 9		Finalidad específica de la Ley. Origen de los fondos. Tasa de Peaje. Partes del Fideicomiso.
Ley N°9366	3 4 16 38 38	a ch ch o bis ter	Fortalecimiento del INCOFER. Autorización de endeudamiento máximo. Expropiaciones. Adquisición de bienes bajo mismo criterio de la Ley N°8660 de Telecomunicaciones. Aprobación de Fideicomisos. Supervisiones de la SUGEF y CGR Emisión de títulos valores y rol de SUGEVAL



## 5.4 FONDO DE PREINVERSION Y COOPERACION INTERNACIONAL

Las Normas Técnicas, Lineamientos y Procedimientos de Inversión Pública en Costa Rica (MIDEPLAN, 2019) indica respecto al financiamiento de proyectos expone varias modalidades, que el Sector no ha utilizado. Entre ellas tenemos el Fondo de Preinversión de MIDEPLAN y la Cooperación Técnica No Reembolsable.

Para el Financiamiento de los estudios de preinversión, el MIDEPLAN cuenta con el Fondo de Preinversión, mediante el cual se pueden financiar los estudios de perfil de los proyectos deben formularse únicamente con recursos humanos y financieros contemplados en el presupuesto nacional o de la institución responsable de la ejecución, con el propósito de fortalecer las capacidades institucionales de mejoramiento de la calidad de la ejecución de la inversión pública.

Los estudios de prefactibilidad deben formularse únicamente con recursos humanos y financieros contemplados en el presupuesto nacional, de la institución responsable de la ejecución, mediante fondos especiales establecidos en el país para promover la preinversión o cooperación no reembolsable. Solo en casos excepcionales debidamente justificados se podrán utilizar recursos provenientes de endeudamiento público para financiar estudios de prefactibilidad.

En las etapas de factibilidad y de diseño podrá utilizarse cualquier tipo de financiamiento, según las características y particularidades que presente el proyecto.

Respecto a la Cooperación internacional para proyectos de inversión pública, existe la posibilidad de emplear recursos de asistencia técnica y financiera no reembolsable de cooperación internacional para realizar proyectos de inversión pública, pero deben cumplirse los siguientes criterios:

- El proyecto debe estar registrado en el BPIP.
- Enviar carta al Ministro del MIDEPLAN por parte del Jeroarca Institucional solicitando el inicio de negociaciones para el financiamiento del proyecto de inversión por medio de cooperación internacional no reembolsable, justificando la necesidad de financiar el proyecto en relación con las prioridades del PND y el PNIP, así como el papel que asumirá como contraparte la institución de acuerdo con su PIIP.
- La UIP y el Área de Cooperación Internacional del MIDEPLAN coordinarán sus acciones para facilitar a las instituciones los procedimientos que garanticen que la cooperación se dirija hacia las prioridades nacionales. La aprobación definitiva de los proyectos para una determinada fuente de cooperación corresponderá al Área de Cooperación Internacional del MIDEPLAN.

## 5.5 FONDO SOBERANO DE INVERSION

Antes de analizar que es un Fondo Soberano de Inversión es importante mencionar que esta modalidad es la menos explorada regionalmente (Latinoamérica). Por lo tanto, se analizará desde la teoría, debido a que nuestro país actualmente no cuenta con excesos de ingresos por exportaciones o pensiones, por ejemplo,



por lo que habría que analizar si las riquezas naturales podrían ayudar como vehículo que impulse las obras públicas de diversos ámbitos y subsanar desastres naturales.

Un fondo soberano de inversión (FSI) (en inglés Sovereign Wealth Fund (SWF), Sovereign Investment Fund, o Social Wealth Fund) (Gbadebo-Smith, 2018) es un vehículo de inversión perteneciente al gobierno establecido para canalizar los excesos de la balanza de pagos, las operaciones oficiales en moneda extranjera, los ingresos de las privatizaciones, los pagos de transferencias gubernamentales, los excesos fiscales y/o los ingresos de las exportaciones de recursos, a las inversiones mundiales en nombre de los soberanos y en el avance de los objetivos.

En otras palabras, es un fondo de inversión estatal que invierte en activos tanto reales como financieros, que incluyen acciones, bonos, bienes inmuebles, metales preciosos hasta inversiones alternativas tales como capital privado, fondos de cobertura y fondos de riesgo, en cumplimiento de las prioridades estratégicas a largo plazo de su país de origen. Por lo general, se formalizan utilizando un balance de los excesos de pagos, depósitos oficiales en moneda extranjera, producto de privatizaciones, pagos de transferencias gubernamentales, excesos fiscales y/o ingresos de exportaciones de productos básicos. (Gbadebo-Smith, 2018)

Con el fin de fomentar un diálogo abierto y una comprensión profunda de las actividades de FSI entre los inversionistas globales, los gobiernos y los reguladores que expresaron inquietudes en temas relacionados con la transparencia, la gobernanza, la responsabilidad y las buenas prácticas de inversión, se establecieron los veinticuatro Principios de Santiago, los cuales constituyen prácticas generalmente aceptadas voluntariamente por los miembros del Foro Internacional de Fondos Soberanos de Inversión (FIFSI)<sup>21</sup>. (Gbadebo-Smith, 2018)

Entre las prioridades estratégica del país que por lo general se incluye se tiene (Gbadebo-Smith, 2018):

1. Prioridad de estabilización, determinada para aislar una economía dada de los choques internos y/o externos.
2. Prioridad de maximización de capital, por lo general consiste en cambiar la riqueza de recursos naturales de un país en instrumentos financieros de mayor duración para las generaciones futuras.
3. Prioridad estratégica de desarrollo, enfocada en las prioridades de desarrollo, como: la creación de empleos, infraestructura o la diversificación económica.

Los Fondos soberanos de inversión típicamente asignan sus activos en cuatro clases de inversión (Gbadebo-Smith, 2018):

1. Efectivo y equivalentes.
2. Valores de renta fija.
3. Acciones globales y públicas.

---

<sup>21</sup> Establecida en Inglaterra en 2009, la FIFSI es un grupo internacional sin fines de lucro de 30 gerentes de Fondos soberanos de inversión que controlan colectivamente el 94% de los Activos bajo Gestión de inversión soberana. (Gbadebo-Smith, 2018)

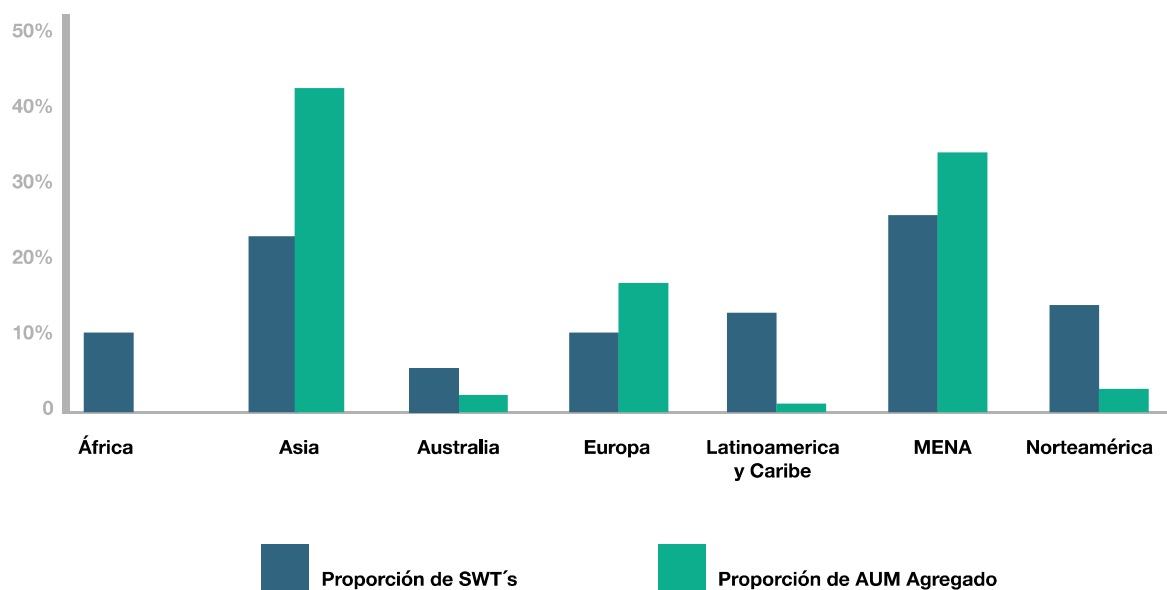


4. Inversiones alternativas, que incluyen capital directo/privado, capital de riesgo y fondo de cobertura, bienes raíces e inversiones en infraestructura.

Las diferentes variaciones o mezclas en el portafolio de FSI las determina los gobiernos según sus prioridades económicas y estratégicas.

El primer FSI se originó en 1953 como una salida de inversión constructiva para países con excesos presupuestarios y excedentes de ingresos de exportación, el primero de su tipo fue la Autoridad de Inversiones de Kuwait (KIA), establecida tanto para invertir los ingresos excesivos de petróleo crudo para diversificar a la nación de su única dependencia de recursos. (Gbadebo-Smith, 2018) Fue a partir del establecimiento la Autoridad de Inversiones de Abu Dhabi, la Corporación de Inversión del Gobierno de Singapur y el Fondo de Pensiones del Gobierno de Noruega que tuvo su mayor auge, llegando a ser más de 120 fondos soberanos de inversión hoy en día, pero con una gran concentración de activos. Específicamente, los 10 mejores FSI controlan el 80% del total de los AUM (Assets Under Management -en español “Activos Bajo Gestión”) de FSI a nivel mundial (ver Gráfico 31) y los 20 principales FSI controlan el 90%, con China y Singapur controlando cinco de los diez grupos de inversión soberana más grandes como muestra el Gráfico 28.

**Gráfico 28 FSI concentración por región**



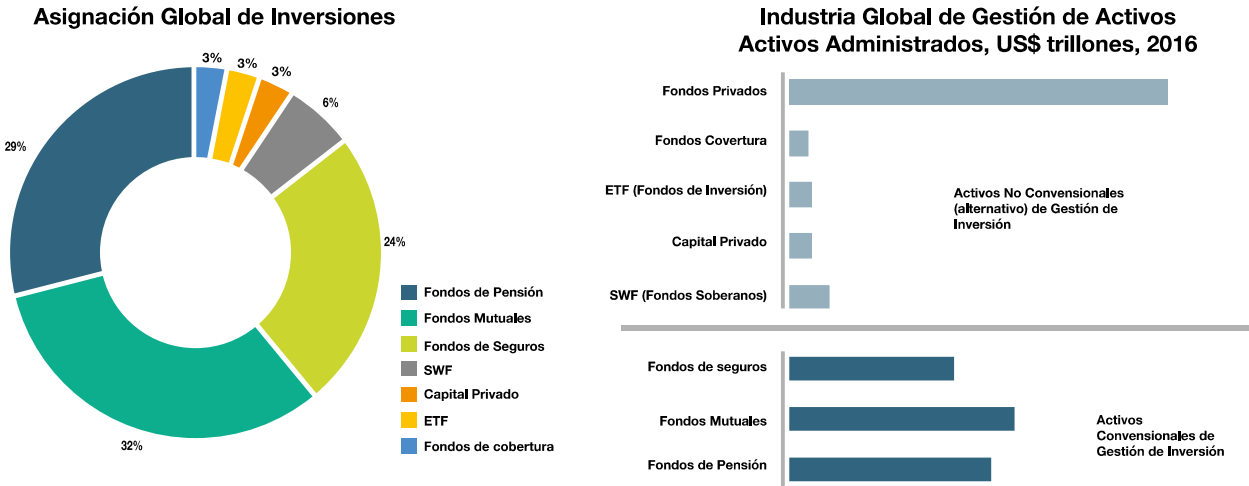
Fuente: Elliot Kalter, The Fletcher School, Tufts University

Desde su llegada formal a la escena de la inversión en la década de 2000, los fondos soberanos de riqueza (FSI) convergen entre los gestores de activos que maximizan el rendimiento, los mega capitanes, entre otros. Su crecimiento, visto como una clase de activos, han crecido exponencialmente en tamaño y relevancia, a cantidad de dinero en poder de los fondos soberanos más grandes se ha más que duplicado desde septiembre de 2007, de US\$3,2 billones a US\$ 8,1 billones en 2019<sup>22</sup> en Activos Bajo Gestión (Ver Gráfico 29).

<sup>22</sup> Instituto del Fondo de Riqueza Soberana. " Las 86 clasificaciones más grandes de fondos de riqueza soberana por activos totales " 18 de noviembre de 2019.



### Gráfico 29 Activos bajo Gestión, por clase de Activos



Fuente: Basado en original de "Willis Tower Watson Research"

#### 5.5.1. TIPOS DE FONDOS SOBERANOS DE INVERSIÓN

Todos los FSI son similares en origen y forma, pero tienen un propósito heterogéneo, a menudo reflejando las circunstancias de su país de origen, las prioridades de política y las estructuras de responsabilidad. Seguidamente, se mostrarán algunas formas de clasificación. (Gbadebo-Smith, 2018)

La gran mayoría de los fondos soberanos de inversión están domiciliados en países exportadores de petróleo o en Asia oriental. Por lo tanto, y desde una perspectiva de obtención de capital, los FSI se dividen en dos categorías:

1. Fondos soberanos de materias primas: se financian con el producto de las exportaciones de materia prima no renovables (petróleo, gas, metales preciosos), y que varían según el nivel de los precios internacionales.
2. Fondos soberanos de no materia prima: se financian generalmente con reservas de divisas o excesos de cuenta corriente, impulsados por las tasas de ahorro de las empresas o los hogares.

Hay tres categorías de prioridad amplia<sup>23</sup> lo más frecuente es que los soberanos lo lleven a sus fondos de inversión:

1. Estabilización económica
2. Maximización del capital
3. Desarrollo estratégico.

La finalidad de un fondo de riqueza soberano es desarrollar fondos de capital estatales en todos los mercados mundiales para lograr financiamiento para las prioridades estratégicas, económicas o sociales de un país. Existen cinco clasificaciones amplias de FSI (Stockbridge, 2019) a saber de FSI a saber (Gbadebo-Smith, 2018):

23 <https://www.pwc.com/gx/en/sovereign-wealth-investment-funds/publications/assets/pwc-the-taxonomy-of-sovereign-investment-funds.pdf>



1. Fondos de estabilización (prioridad de estabilización): También denominados “fondos de días lluviosos”, los fondos de estabilización son herramientas fiscales contra cíclicas establecidas para aislar o suavizar las economías frente a las crisis económicas internas y externas. Tales shocks incluyen picos y valles de productos básicos (los más agudos en las naciones petroleras) y ciclos de auge y caída de la economía mundial y nacional.
2. Ahorro y fondos de generación futura (prioridad de maximización de capital): Estos son fondos establecidos para crear equidad intergeneracional, ahorro y transferencias de riqueza mediante la conversión de recursos naturales no renovables en activos financieros más sostenibles y de “mayor duración”.
3. Fondo de pensiones y otros pasivos futuros (prioridad de maximización de capital): Los fondos de reserva de pensiones están diseñados para respaldar las necesidades monetarias de los sistemas de bienestar social y pensiones públicas de un país determinado, especialmente en entornos caracterizados por poblaciones de adultos mayores y bajas tasas de natalidad (es decir, reducción de la fuerza de trabajo).
4. Fondos de inversión de reserva (prioridad de maximización de capital): Los fondos de inversión de reserva, a diferencia de los otros fondos, administran explícitamente una parte de, o la totalidad de, las reservas de divisas de una nación. Sus estrategias de inversión implican invertir en activos de mayor rendimiento a largo plazo con un mandato secundario de reducir los costos de acarreo negativos asociados con la tenencia de reservas.
5. Desarrollo estratégico fondos soberanos de inversión -DEFSI- (prioridad de desarrollo estratégico): Estos son fondos soberanos utilizados para promover las prioridades de desarrollo estratégico, económico y/o nacional al tiempo que generan un rendimiento positivo ajustado al riesgo en sus asignaciones. Dichos objetivos pueden incluir el desarrollo de infraestructura interna o externa (por ejemplo, infraestructura de transporte, residuos y energía o realizar inversiones generadoras de empleo), aplicar políticas industriales de diversificación económica, especialmente en economías de productos básicos únicos, o implementar mandatos de utilización de recursos mediante los cuales los FSI adquieran apuestas directas en empresas globales para garantizar la captación de recursos nacionales estratégicos.

### 5.5.2 CASOS EN LATINOAMÉRICA

Javier Capapé en su artículo “Fondos soberanos y América Latina: promesa por cumplir” en página WEB AmericaEconomía (Capapé, 2019) expone que, en América Latina hay nueve fondos soberanos operativos que suman cerca de US\$43.000 millones en activos bajo gestión. De ellos, los dos fondos de Chile representan aproximadamente el 60% de los activos soberanos, con US\$24.5000 millones.

Igual indica que el interés regional ha crecido por reproducir modelos de gestión de riqueza natural como Suriname (país que aprobó la legislación para establecer su propio fondo que gestione la extracción de oro y petróleo) y Guyana y Turks&Caicos, donde se debaten los detalles de futuros fondos.



Otra tendencia en cuanto a los fondos soberanos en Latinoamérica es la caída en el año 2019, de casi el 20% en el valor del fondo de estabilización fiscal de Perú, debido al empleo de fondos para subsanar el gasto necesario en tareas de reconstrucción producto de las inundaciones ocurridas en marzo de 2017. Caso similar ocurrió en Chile, en el año 2018, por motivo de los devastadores incendios que azotaron al país.

Ambos ejemplos muestran el potencial papel estabilizador que estos fondos pueden tener en situaciones extremas de desastres naturales o de caída acelerada en el precio de las materias primas.



**6**

## **Actualizaciones y seguimiento del Plan**



Al ser un plan perteneciente a la Secretaría de Planificación, aunque cumple con los Lineamientos y Directrices dados por MIDEPLAN y Ministerio de Hacienda para proyectos y endeudamiento. Por ello su actualización es más flexible que la mayoría de los planes establecidos por ley o lineamiento.

#### **A. Modificación al PGF**

El documento se modificará vía adenda en caso de modificaciones leves, pero si se produjera una variación sustancial que afecte la legislación o modo de operar de las instituciones del Sector, será decisión de la Dirección si ha de adaptarse totalmente o si solo se hace una adenda al documento para dejar claro el motivo de los cambios.

Con el fin de obtener información oportuna el PGF, se debe efectuar al menos una revisión cada doce meses. En caso de ser necesarias, se deben llevar a cabo las actualizaciones y correcciones correspondientes, y sustituir las versiones anteriores obsoletas que se crean necesarias. Adicionalmente, se debe efectuar una revisión del PGF cada vez que se actualicen los planes estratégicos a nivel nacional (PNDIP o cualquier otro que surja de mayor nivel)

El Proceso de Gestión del Financiamiento del Sector, debe contar con mecanismos adecuados que permitan efectuar las actualizaciones y comunicación de manera efectiva y oportuna, en caso de una eventual incorporación o modificación al PGF, para ello se establecen los siguientes lineamientos para la utilización, distribución y actualización.

- Mantener una copia impresa del Plan de Gestión de Financiamiento para consulta, la cual debe guardar y administrar.
- Conservar una copia electrónica, y su debida oficialización a través de la página WEB de la SPS.

#### **B. Actualización de la Hoja de cálculo electrónica**

Como se mencionó anteriormente, será obligación de las instituciones que conforman el Sector informar formalmente, tanto en forma escrita como digital, a la jefatura de Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos y al director(a) de Secretaría de Planificación sobre las iniciativas estratégicas a incorporar al PGF, los cambios en el ciclo de inversiones y costos del proyecto BPIP e inclusión en los Planes Estratégicos Institucionales y Sectoriales.

Cualquier modificación a los planes estratégicos debe ser comunicada, ya que debe existir alineamiento entre la planificación y el financiamiento presupuestado (Ley 8131).

Se deberá actualizar la información en la hoja de cálculo electrónica que contiene el PGF y la sección de iniciativas, al menos una vez cada seis meses, considerando los tiempos de actualización del sistema DELPHOS. Las fechas límite para enviar la información por las instituciones, será febrero 28 y agosto 31 de cada año.



### C. Informe de seguimiento

El Informe de Seguimiento se realizará semestralmente, a partir del segundo año de su vigencia, ya que se considera que en ese tiempo se habrán solventado las posibles desviaciones que pudieran surgir, ya que nunca antes se ha realizado este tipo de Plan en el Sector. Sin embargo, en caso de que a las actualizaciones no muestren cambios significativos, será decisión de la Jefatura del Proceso conjuntamente con la Dirección si este se realiza anualmente.

El PGF debe presentarse ante el Consejo Nacional Sectorial una vez al año para su conocimiento y validación.

## 6.1. INDICADORES Y MÉTRICA

El Plan de Gestión de Financiamiento posee características muy particulares, debido a ello, la mayoría de los indicadores que se podrán obtener serán de Gestión, y por lo tanto, afectado por factores externos de gran importancia como, por ejemplo: los tiempos de las instituciones en elaborar los requerimientos de MIDEPLAN para obtener el código del BPIP.

Conforme el Plan se ponga en marcha y se detecten posibles mejoras, incluida la sistematización, es posible que se puedan ligar los resultados a indicadores de Efectos, pero eso sería muy probablemente a nivel de Plan Estratégico Sectorial, pues se sale del ámbito de este Plan (Cuadro 42).

**Cuadro 42 Indicadores del PGF**

Necesidad	Nombre Indicador	Fórmula de cálculo	Frecuencia	Responsable
Contar con un instrumento de mediano plazo que permita valorar la gestión de las inversiones realizadas por el Sector Transporte e Infraestructura.	<b>Inversión</b>			
	Estimación económica de los proyectos sin financiamiento establecido <sup>24</sup>	Sumatoria de la Estimación económica de las Iniciativas	Semestral	UPI Sectoriales
		Sumatoria de la Estimación económica del PGF (incluye Iniciativas)	Semestral	UPI Sectoriales
		Relación Sumatoria de la Estimación económica de las Iniciativas / Sumatoria de la Estimación económica del PGF (incluye Iniciativas)	Semestral	UPI Sectoriales
	Distribución de Montos según modalidad de transporte de proyectos de Transporte e Infraestructura sin financiamiento asegurado	Inversión por modo de transporte / Sumatoria de la Estimación económica del PGF (incluye Iniciativas)	Semestral	UPI Sectoriales
	<b>Tipo de Financiamiento</b>			
	Porcentaje de proyectos formalizados a través de métodos alternos	Razón de proyectos formalizados a través de métodos alternos / Total de proyectos del PGF	Semestral	UPI Sectoriales
	<b>Gestión</b>			
Cantidad de iniciativas estratégicas que se incorporan al año por el Sector en el BPIP	Iniciativas estratégicas incluidas en BPIP / Total proyectos incluidos en BPIP	Semestral	UPI Sectoriales	

<sup>24</sup> Se entenderá que un proyecto tiene "financiamiento establecido" si posee una proyección del monto necesario para su financiamiento proveniente de al menos un perfil, preferible factibilidad.



Para instrumentalizar el PGF, se elaboró un instrumento básico, el cual puede modificarse para la toma de decisiones de los jefes sectoriales, seguidamente se explicarán las metodologías que se aplicaría para cada uno.

### 6.2.1. INSTRUMENTO BÁSICO

Para el PGF pudiera ser instrumentalizado que necesario inicialmente conformar un grupo focal que analizara según su experiencia el listado de proyectos y categorizara los mismos de acuerdo a un número finito de posibles fuentes de financiamiento, según las determinadas opciones brindadas, esto para ver la agilidad del instrumento para ayudar a tomar decisiones basadas en criterio técnico.

Las fuentes de financiamiento pueden ir tan segregadas, como se desee por parte del grupo interesado, pero a mayor nivel de segregación el conocimiento de los participantes de cada figura o fuente utilizada debe ser equivalente.

Para el instrumento básico se emplearon las siguientes fuentes de financiamiento:

- FF1. Créditos externos (empréstitos). Se incluye por la naturaleza de algunos proyectos, aunque se conoce que esta fuente será difícil de aplicación por las condiciones macroeconómicas que por las que está pasando el país (nivel de endeudamiento y regla fiscal).
- FF2. Fondos propios: los cuales incluyen: (a) los fondos de destino específico de cada institución como es el caso del Fondo Vial del CONAVI, y (b) los montos de las Contrapartidas que se aportan a los Créditos externos.
- FF3. Valoración del Suelo o Contribución de mejoras: es el instrumento de recuperación de plusvalías más usado en Latinoamérica, por lo tanto, este se entenderá como el cargo impuesto a propiedades seleccionadas, para sufragar el costo de una mejora en obra o servicio público. (MOPT-SPS-PGFPSTI, 2019)
- FF4. APP/ Concesiones: incluyen todas las otras formas posibles que la legislación permite (como es el caso de la Gestión Interesada) e Iniciativas Privadas. Se considera el concepto de Alianzas Público – Privadas.
- FF5. Peaje por Administración: Cobro con fin específico en vías terrestres.
- FF6. Fideicomiso: es un contrato donde una persona, denominada fideicomitente o fiduciante, transmite bienes, dinero o derechos, tanto presentes como futuros, de su propiedad a otra persona llamada fiduciaria, con el objeto que éste administre o invierta los bienes en beneficio propio o de un tercero, llamado fideicomisario. (MOPT-SPS-PGFPSTI, 2019)
- FF7. Donaciones: incluye la Cooperación Técnica Financiera y No Financiera, entre otros.



Es importante, mencionar que a partir de los resultados obtenidos en la malla de inversiones se pueden elaborar cuadros de mapeo de proyectos por modo y posibles fuentes de financiamiento.

Una vez que se ha analizado todos los proyectos, la información debe permitir:

1. Elaborar tablas de datos selectivas que observen el comportamiento del Portafolio existente.
2. Obtener el mapeo de los proyectos por fuente de financiamiento.
3. Facilitar la toma de decisiones a nivel jerárquico o mandos superiores.
4. Depurar el portafolio de proyectos del PGF
5. Realimentar al grupo y encontrar posibles nuevas fuentes de financiamiento.

### **6.2.2. INSTRUMENTO PARA TOMA DE DECISIONES**

Este instrumento no dista mucho del modelo básico que un grupo de profesionales puede emplear para tomar decisiones, pero puede incluir variables que el tomador de decisión o jerarca considera importantes para categorizar proyectos. En el caso específico el primer resultado se presenta ante el Consejo Nacional Sectorial con el fin de que pueda ser validado y en caso requerido ajustado con el equipo de trabajo del PGFPSTI.

Algunas de estas variables pueden ser subjetivas, pero mientras más variables de tipo objetivo posea el instrumento la posibilidad de obtener más precisión en el criterio de importancia estratégica del proyecto será posible.

Algunas variables que se pueden considerar son:

- Estudios realizados o etapa del ciclo de vida del proyecto (preinversión, perfil, prefactibilidad, factibilidad) en la que se encuentra.
- Indicadores financieros, económicos y sociales proporcionados por los estudios realizados en los proyectos. Mientras más complejo sea el estudio (factibilidad) los indicadores serán más confiables y el valor que se les asigne será mayor.
- Conocer si el proyecto forma parte de algún proyecto en proceso o estratégico que este siendo realizado o este programado en el corto plazo.
- Importancia estratégica desde el punto de vista del tomador de decisión.
- Los tipos de fuentes de financiamiento que se consideran en el ejercicio (que pueden ser agrupadas o segregadas).

Una vez considerada todos los factores posibles, se debe proceder a determinar un valor para cada elemento de manera que se al combinarse se obtenga un porcentaje (0-100%) para cada proyecto.



De esta manera se obtiene una forma basada en criterio experto de priorización básica para las fuentes de financiamiento del Portafolio que contiene el Plan y coadyuvara en el proceso de buscar la mejor elección de financiamiento.

Es importante, mencionar el proceso de priorización de proyectos, es distinto al ejercicio propuesto y aunque muchos factores pueden ser considerados en el mismo, el grado de complejidad y multivariables que se requieren analizar para la Priorización es mayor y requiere de una amplia experticia por parte de los miembros que se encargarían de este proceso.

En términos amplios, una priorización efectiva de proyectos o “pipe line” del Sector, se considera una base primordial y fundamental que posibilitará un ejercicio más depurado, dado que se cuenta con el riesgo que proyectos que ingresen y se excluyan en el instrumento. En el APÉNDICE 2, se pueden observar los resultados obtenidos al aplicar el instrumento al PGF.



## Recomendaciones y Observaciones



En la presente sección, se indican una serie de recomendaciones y observaciones para facilitar la implementación del Plan de Gestión Financiero (PGF) a efectos de recopilar las iniciativas y proyectos que orienten hacia una implementación adecuada.

La efectividad en el la implementación, así como las actualizaciones, depende del involucramiento del nivel superior y de las dependencias que acompañan en etapas de formulación de las iniciativas y proyectos (UPI sectoriales) así como otras instituciones que puedan intervenir.

Algunos aspectos importantes (Gaw, 2010) a considerar durante la implementación, actualización y modificación del plan se expondrán continuación:

## 7.1. RESPECTO AL ANÁLISIS DE RIESGO

Entre los riesgos a contemplar durante el proceso de formulación del PGF se tiene que considerar los siguientes:

1. Los tiempos de programación del proyecto: Si bien el PGF permite ir incorporando iniciativas es importante que estas mencionen incorporen un cronograma de incorporación en el Plan Estratégico Institucional (PEI) de cada institución y en el Plan Estratégico Sectorial (PES), esto es importante para ver si serán aplicables dentro del alcance del plan.
2. Los cálculos de los montos a financiar para las iniciativas pueden ser proyecciones, pero debe irse actualizando conforme el nivel del estudio (perfil, prefactibilidad, factibilidad) tenga mayor jerarquía, con el fin de obtener un monto más realista de la cantidad de recursos a financiar.
3. Es importante, tener un enlace en cada UPI que actualice y realimente la información a la SPS, en cuento a fuentes alternas de financiamiento, sean éstas: base suelo, concesiones, APP u otras.
4. El proceso de Planes, Programas y Proyectos de la SPS debe proporcionar información a las actualizaciones de los proyectos conocer avance desde la inscripción de proyectos en el BPIP de MIDEPLAN.

## 7.2. RESPECTO AL SENSIBILIZACIÓN

La sensibilización para la utilización del PGF, consiste la gestión de aquellos aspectos que han sido identificados en la gestión de proyectos e iniciativas que en algún momento un potencial riesgo:

1. Remisión Formal del PGF, a las instituciones sectoriales.
2. Atención de dudas y sugerencias en relación a la implementación el plan.
3. Reuniones con las instituciones del, con el fin de brindar apoyo durante la puesta en marcha.
4. Sesión de información y divulgación de alcance y propuesta al nivel superior (Consejo Nacional Sectorial), para generar apoyo formal del máximo nivel.



### 7.3. RESPECTO A LA OPTIMIZACIÓN Y COMUNICACIÓN

Todo esto sirve de base para la optimización y mejora del PGF, como parte la teoría del mejoramiento continuo, en la cual, se observan puntos o metas a lograr en función de la eficiencia y eficacia de los proyectos.

Se deberá enfatizar y dar a conocer los resultados obtenidos para retroalimentar mediante mecanismos, como e-mail, chat, teleconferencias, entre otros. Su finalidad será lograr la mejora continua que cualquier proyecto o plan requieren para llegar a alcanzar las metas con mayor efectividad.

### 7.4. RESPECTO A LA INSTRUMENTALIZACIÓN DEL PGF

La presente recopilación de información y análisis proporciona a los Jerarcas del Sector y las Unidades de Planificación (UPI) sectoriales, una herramienta simple de análisis y toma de decisión, al brindar una visión holística de los proyectos a realizarse con otras fuentes de financiamiento, considerando la situación macroeconómica en la que se encuentra el país.

El Instrumento, sirve siempre y cuando se produzcan las siguientes condiciones:

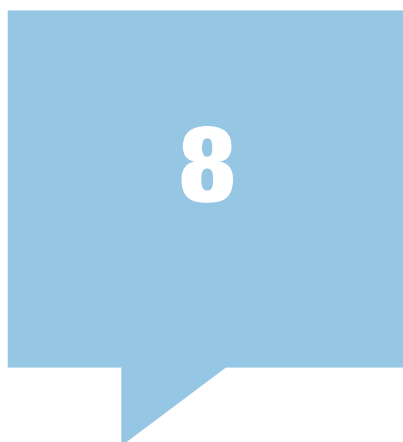
- Es necesario la inscripción y actualización de los proyectos en el Banco de Proyectos e Inversión Pública de MIDEPLAN y la respectiva incorporación de los mismos planes estratégicos a mediano y largo plazo, por parte de las instituciones que conforman el Sector. Así como la realimentación del PGF, conforme se establece en el mismo a partir de su capítulo 5.
- Exista claridad en el Portafolio de proyectos, esto debido a qué si se prioriza por los distintos Jerarcas, proyectos no contemplados se puede dejar sin efecto el instrumento e incluso el PGF, lo cual el riesgo de contar con agendas paralelas se podría materializar.

### 7.5. RESPECTO A LA PRIORIZACION DE PROYECTOS

El análisis realizado con la Instrumentalización del PGF, no puede ser considerado como definitivo ni dictaminarse como un medio de priorización, ya que requiere de mayor análisis para este aspecto y un grupo interdisciplinario. Adicionalmente, se debe considerar el ámbito político y las circunstancias macroeconómicas del país.

### 7.6. RESPECTO A LA CAPACITACION

La necesidad de capacitar al personal del PGFPSTI y de la Secretaría, según corresponda, en la instrumentalización de contratos APP y Valor del Suelo. Este punto es prioritario, debido a que actualmente no se cuenta con personal con experiencia comprobada en la práctica.



# Referencias

- Akintoye, A., Beck, M., & Hardcastle, C. (2003). Public Private Partnerships: Managing Risks.
- Banco Mundial, Banco Asiático de Desarrollo & Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). Public Private Partnerships: Reference Guide Version 2.0.
- Borrero Ochoa, Oscar. (2012). Contribución de Mejoras en Colombia. Lincoln Institute of Land Policy.
- Capapé, J. (2019, abril 29). América economía, Análisis y Opinión. Retrieved febrero 13, 2020, from <https://www.americaeconomia.com/analisis-opinion/fondos-soberanos-y-america-latina-promesa-por-cumplir>
- Centro de Información Jurídica en línea. (2019, agosto 29). CIJULenlinea. Retrieved from <https://cijulenlinea.ucr.ac.cr/portal/descargar.php?q=NTY=>
- CEPAL; Lucioni, Luis. (2009). La provisión de infraestructura en América Latina: tendencias, inversiones y financiamiento , Cuaderno 72. CEPAL.
- Dirección General de Presupuesto Nacional, Ministerio de Hacienda. (2019). Marco Fiscal Presupuestario de Mediano Plazo 2019-2023. San José. Retrieved setiembre 2019, from <https://www.hacienda.go.cr/contenido/15348-proyecto-de-ley-del-presupuesto-de-la-republica-2020>
- European PPP Expertise Centre. (2016). Hurdles to PPP Investments: A Contribution to the Third Pillar of the Investment Plan for Europe. Luxemburgo.
- Federicovillalobos.com. (2017, agosto 20). Retrieved from <http://federicovillalobos.com/blog/2017/8/20/project-finance-en-proyectos-ppp?rq=project%20finance>
- FinancialRed. (2011, Diciembre 13). Finanzas y Economía. Retrieved agosto 29, 2019, from <http://www.finanzas.com/fideicomiso>
- Gaw, S. (2010). Project Management Institute. Retrieved enero 2020, from Centro del conocimiento del PMI: [www.PMI.org/latam](http://www.PMI.org/latam)
- Gbadebo-Smith. (2018). Toptal.com. Retrieved diciembre 03, 2019, from La Riqueza de las Naciones: Estrategias de Inversión de Fondos Soberano de Inversión: <https://www.toptal.com/finance/market-research-analysts/la-riqueza-de-las-naciones-estrategias-de-inversion-de-fondos-soberano-de-inversion>
- INEC. (2019). Sistema de Consultas, Indicadores demográficos y sociales según provincia, cantón y distrito, Censo 2011.
- INEC; Barquero, J.; Molina, W. (2012, noviembre). Nuevas tendencias de la migración interna en Costa Rica. Hacia un patrón de migración intrametropolitana en la GAM 2000-2011. Simposio Costa Rica a la luz del Censo 2011. San José. Retrieved agosto 2019, from INEC: [http://www.inec.cr/sites/default/files/documentos/inec\\_institucional/publicaciones/anpoblacenso2011-02.pdf\\_0.pdf](http://www.inec.cr/sites/default/files/documentos/inec_institucional/publicaciones/anpoblacenso2011-02.pdf_0.pdf)
- INECO; MOPT. (2011). Plan Nacional de Transporte 2011-2035. Memoria. Retrieved 2019
- INECO; MOPT. (2011). Plan Nacional de Transporte 2011-2035. Retrieved Enero 2021
- Instituto Costarricense de Ferrocarriles. (2019). Prefactibilidad Construcción, Equipamiento y Puesta en Operación de un Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM). San José.
- LANAMME-UCR. (2019). Informe de Evaluación de la Red Vial Nacional Pavimentada de Costa Rica Años 2018-2018/ LM-PI-UGERVN-004-19. Montes de Oca: LANAMME.UCR. Retrieved octubre 2019, from <https://www.lanamme.ucr.ac.cr>
- MIDEPLAN. (2019). Normas Técnicas, Lineamientos y Procedimientos de Inversión. San José. Retrieved octubre 2019, from <https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/aEgsugBARIKotl-oAfURHg>



- MIDEPLAN. (2019). Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022 del Bicentenario. MIDEPLAN. Retrieved from [https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/ka113rCgRbC\\_ByIVRHGgrA](https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/ka113rCgRbC_ByIVRHGgrA)
- MIDEPLAN. (n.d.). Banco de Proyectos de Inversión Pública. Retrieved noviembre 2020, from [https://mideplan5-n.mideplan.go.cr/DelphosPortal\\_BPPIP/Analyzer/wfrmContenedora.aspx?navegador=Netscape&First=1?width=1366&height=668&ANCHO=1357&ALTO=678](https://mideplan5-n.mideplan.go.cr/DelphosPortal_BPPIP/Analyzer/wfrmContenedora.aspx?navegador=Netscape&First=1?width=1366&height=668&ANCHO=1357&ALTO=678)
- Ministerio Obras Públicas y Transporte. (2009 al 2018). Anuario Estadístico. San José, Costa Rica. Retrieved agosto 23, 2019
- MOPT-SPS. (2019). Plan Estratégico Sectorial 2019-2024. Retrieved from <https://www.mopt.go.cr/wps/wcm/connect/7e0073d1-1362-4ab1-b9ea-eaad500d5177/Plan+Estrat%C3%A9gico+Sectorial+2019+2024.pdf?MOD=AJPERES>
- MOPT-SPS-PGFPSTI. (2019). Plan de Gestión de Financiamiento del Sector Transporte e Infraestructura. Retrieved Enero 2021
- MOPT-SPS-PGFPSTI. (2020). Informe de Proyección de la Inversión del Marco Económico y Financiero del Plan Nacional de Transporte 2011-2035. Retrieved Enero 2021
- MOPT-SPS-PGFPSTI. (2020). Propuesta para la medición del Marco Económico y Financiero del Plan Nacional de Transporte para el periodo 2019-2025. Retrieved Enero 2021
- PEN - CONARE. (2018, noviembre). Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. (P. E. Nación, Ed.) Retrieved setiembre 2019], from <https://estadonacion.or.cr/informes/>
- Saborío Valverde, R. (2004 , junio). Cedespú-Costa Rica; . Retrieved noviembre 22, 2017, from Obras del Dr. Rodolfo Saborío Valverde en formato digital: <http://www.cesdepu.com/revelec/rsv-personalidad-juridica-instrumental-2004.htm>
- Secretaría de Planificación Sectorial-MOPT, CTP. (2019). Modernización del transporte Público Modalidad Autobús para el AMSJ y zonas aledañas. Costa Rica.
- Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2018). Sistema Nacional de Legislación Vigente. Retrieved from [http://www.pgrweb.go.cr/scij/avanzada\\_pgr.aspx](http://www.pgrweb.go.cr/scij/avanzada_pgr.aspx)
- Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2019, julio 21). Sistema Nacional de Legislación Vigente (SINALEVI). Retrieved from [http://www.pgrweb.go.cr/scij/avanzada\\_pgr.aspx](http://www.pgrweb.go.cr/scij/avanzada_pgr.aspx)
- Stockbridge, D. (2019). Study.com. Retrieved Diciembre 2019, from <http://study.com/academy/lesson/sovereign-wealth-funds-swf-definition-types.html>
- Universidad de Costa Rica. (2016, Noviembre). Observatorio del Desarrollo. Crecimiento Económico 1960-2014.
- World Economic Forum. (2008 al 2019 ). The Global Competitiveness Report. Geneva: World Economic Forum. Retrieved julio 23, 2019, from [www.weforum.org/gcr](http://www.weforum.org/gcr)
- Worldbank.org. (2018). <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/es/asociaciones-publico-privadas/acuerdos>. Retrieved agosto 2018



9

## Apéndice



## Apéndice 1. Plan de Gestión de Financiamiento Versión 1.0

Plan estratégico	Modo de Transporte	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP	Meta-indicador	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Fuente de Financiamiento 1	Fuente de Financiamiento 2	Etapas	Comentario
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.	002643	Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Tibás-Santo Domingo	MOPT	NO	700,00	Fondo vial	Presup. Nac.	Perfil	
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Moravia- Paracito	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: San Pedro – Curridabat	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Curridabat-Tres Ríos	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Hatillo- Alajuelita	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Pavas	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDIP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Escazú-Santa Ana	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	

Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPJP	Meta-indicador	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Fuente de Financiamiento 1	Fuente de Financiamiento 2	Etapas	Comentarios
PNDJP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: San Francisco	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDJP 2019-2022	Transporte Público	Programa de movilidad Urbana	Mejorar la infraestructura del Área Metropolitana para la movilidad de los usuarios del transporte masivo de pasajeros por autobús.		Porcentaje de avance de obra implementación de rutas troncales: Desamparados	MOPT	NO		Fondo vial	Presup. Nac.	proceso de inscripción	
PNDJP 2019-2022	Ferrovial	Programa de movilidad Urbana	Mejorar el servicio de transporte ferroviario, por medio de la adquisición de nuevos equipos de transporte masivo, brindado a los usuarios del Gran Área Metropolitana	002192	002192. Porcentaje de avance de etapa de preinversión del proyecto "Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP)" en la Gran Área Metropolitana.	INCOFER	PARCIAL	1.550,00	BOIE	posible Concesión	Facilidad	Se cuenta con la Facilidad del Proyecto elaborada por la Empresa Española IDOM. Facilidad: 1550 millones de dólares al CAPEX Ampliar a seis carriles la sección desde el Gimnasio Nacional Pk 0+000 hasta el peaje de Ciudad Colón Pk14+200; incluyendo el mejoramiento de las intersecciones de Escobedo y Santa Ana; long= 14,2 km
PNDJP 2019-2022	Vial	Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación o conservación de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores e integradores regionales	Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.	001687	001687. Porcentaje de avance de corredor vial San José - Cartago, Ruta Nacional 2, sección Taras- La Lima. (LIMA)	CONAMI	NO	50,00	BID (PV II)		Diseños	



Plan estratégico	Modo de Transporte	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP	Meta-indicador	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Fuente de Financiamiento 1	Fuente de Financiamiento 2	Etapas	Comentarios
PNDIP 2019-2022	Vial	Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales	Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.	001688	001688, Porcentaje de avance de Corredor vial San José - Cartago, Ruta Nacional 2, sección Taras- La Lima. (TARAS)	CONAVI	NO		BID (PIV II)		Diseños	
PNDIP 2019-2022	Ferrovial	Programa Tren Eléctrico Carga T.E.L.C.A	Mejorar la capacidad de movilización de mercancías en el modo ferroviario para promover el desarrollo económico en la Región Huastar Norte y Huastar Caribe	002646	Porcentaje de avance de etapa de preinversión del proyecto "Rehabilitación del Tren Eléctrico de Carga (TELCA)	INCOFER	NO	440,00	BCIE (préstamo contingente)		Perfil	Estudios de Preinversión Estudio financiados por BCIE 200km Se requiere financiamiento para construcción e implementación APP, Concesión Crédito externo y recursos propios
PNDIP 2019-2022	Infraestructura	Proyecto Ciudad Gobierno	Desarrollar la fase de preinversión del proyecto Ciudad Gobierno, para definir una iniciativa de inversión que contemple la prestación de servicios públicos de manera concentrada, el ordenamiento urbano de la ciudad y el ahorro en el pago de alquileres por parte del Estado	no está inscrito	Porcentaje de avance en la etapa de preinversión del proyecto "Ciudad Gobierno"	Comisión Nacional "Ciudad Gobierno"	NO	0,95			Preinversión	
PNDIP 2019-2022	Vial	Programa de obras de construcción, rehabilitación, mejoramiento, ampliación y/o conservación de carreteras de la red vial estratégica de alta capacidad, conectores de integración y distribuidores regionales.	Construir, rehabilitar, ampliar y conservar la red vial nacional para facilitar la transitabilidad de los usuarios.	002547	002547, Ampliación y mejoramiento de Corredor Vial San José-Caldera, Ruta N° 27.	CNC	PARCIAL	275,00	Recursos externos Concesionario			

# Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPJP	Meta-indicador	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Fuente de Financiamiento 1	Fuente de Financiamiento 2	Etapas	Comentario
PNDJP 2019-2022	Portuario	Programa de rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura portuaria.	Mejorar la infraestructura portuaria mediante obras de rehabilitación, ampliación y construcción, para ofrecer a los usuarios mayor seguridad y eficiencia.	002686	Construcción y equipamiento de la Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario Main.	JAPDEVA	S/I	70,43	APP			
PNDJP 2019-2022	Portuario	Programa de rehabilitación y Mejoramiento de Infraestructura portuaria.	Mejorar la infraestructura portuaria mediante obras de rehabilitación, ampliación y construcción, para ofrecer a los usuarios mayor seguridad y eficiencia.	001236	001236. Construcción y operación de la Marina de Limón y terminal de cruceros.	JAPDEVA	S/I	60,37	APP			



## Apéndice 2. Listado de Proyectos Prioritarios - Obras -

Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial				001909	Radial Lindora	CONAMI	NO	20,0	Diseño Concluido Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones
NO INDICADO	Vial				001421	Radial Sarchi	CONAMI	NO	15,0	Facilidad concluida Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones Facilitada concluida y aprobada
NO INDICADO	Vial					Intersección El Coyol Ruta San Jose-San Ramón	CONAMI	NO	15,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones UE S.J.-San Ramón, algunas OBIS se inscribieron como parte del proyecto, coordinando con SPS
NO INDICADO	Vial					Intersección Hatillo 8	CONAMI	NO	6,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones Licitado con recurso de nulidad CGR
NO INDICADO	Vial					Intersección Hatillo 6	CONAMI	NO	5,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	En trámite ante SPS inscripción Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones Licitado con recurso de apelación
NO INDICADO	Vial					Intersección Hatillo 4	CONAMI	NO	8,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	En trámite ante SPS inscripción Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones Licitado con recurso de apelación
NO INDICADO	Vial					Paso inferior Fuente de la Hispanidad San Pedro	CONAMI	NO	6,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones En elaboración especificaciones técnicas
NO INDICADO	Vial					Intersección Yamuni	CONAMI	NO	1,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones Se ejecutará por contratos de Conservación vial

Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial					Ampliación de la ruta 32 sección Puente sobre río Villa- Intersección RN 117	CONAMI	NO	5,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones se licitó, pero la Administración lo desestimó lo está ejecutando con recursos de Conservación Vial
NO INDICADO	Vial					Intervención en troncales Sectorización GAM	CONAMI	NO	20,0	No Inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Falta de Recurso adicional. BCI línea crédito solventar flujo de caja \$150 millones Se ejecutará con Conservación Vial
NO INDICADO	Vial				Guadalupe (Bicentenario) 001457 La Bandera 001440	Intercambio Guadalupe - La Bandera - UCR	CONAMI	no	27,0	Bicentenario en ejecución La Bandera Diseño concluido Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	Bandera: Se logró adjudicar la construcción de la obra. Se logró adjudicar la supervisión de la obra. Está en la etapa de adjudicación de ofertas para la construcción del proyecto. El avance en el diseño se encuentra en un 100% y el avance constructivo en un 0%. Guadalupe (Bicentenario): El avance del diseño está a un 100% y el avance constructivo se encuentra en un 25%. Siguen pendientes expropiaciones, Diseños y estudios (socioambiental y evaluación económica), expropiaciones y construcción (incluye elementos de seguridad vial). Proyectos pertenecientes al Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial financiado por el BCI mediante el Crédito 2080. Costo: 48,73 millones de dólares, de los cuales 43,23 son del crédito y 5,5 de Contrapartida Nacional. Se requieren recursos adicionales a saber: 20 millones de dólares para el Intercambio La Bandera y 7 millones de dólares para el Intercambio Guadalupe.
NO INDICADO	Vial					Programa de Puentes	CONAMI	NO	8,4	Perfil		
NO INDICADO	Vial					RN 35 Sure - La Abundancia	CONAMI	NO	12,1	Perfil		tramo de la ruta de travesía estarían superadas a la disponibilidad del derecho de vía. Información geológica y geotécnica disponible en esta etapa es limitada



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial					RN 206 San Miguel - Desamparados	CONAMI	NO		Perfil		<p>dos carriles adicionales en cada sentido de circulación para el tránsito exclusivo del transporte público</p> <p>Costos pendientes: Eventuales expropiaciones y procesos de relocalización de servicios. Y Topografía en ciertas partes del trazado con técnicas de complejidad.</p>
NO INDICADO	Vial	Red de Alta Capacidad			000571	Sifón - La Abundancia	CONAMI	NO	335,0	CONSTRUCCION SUSPENDIDA	CCLIP	<p>Forma parte de la Segunda Operación de la Línea de Crédito Condicional (CCLIP) CR-00005 Programa de Infraestructural y Movilidad Urbana. Actualmente está en discusión en la Asamblea Legislativa.</p> <p>Se requiere financiamiento 45KM</p> <p>Diversos problemas en su fase de ejecución, desde la salida del contratista inicial, la modificación del proyecto durante su construcción, problemas ambientales, geotécnicos, financiamiento y derechos de vía, entre otros, han extendido el proceso de construcción del proyecto por más de 10 años.</p> <p>\$ 335 millones de dólares, se está gestionando un crédito con el BID por \$ 200 millones de dólares, y se tendrá un aporte nacional por \$135 millones de dólares.</p>
PES 2019-2024	Vial	Red de Alta Capacidad			001203	Construcción del tramo: Bernardo Soto - Sifón. Punta Sur (BPIP: 0001203)	CONAMI	NO	122,0	SUSPENDIDO	UE PIT	<p>Se requiere financiamiento para la construcción</p> <p>Se cuenta con los estudios de Preinversión, los cuales fueron financiados por el BID-PIT.</p> <p>Cuenta con Diseño y Factibilidad</p>

Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial	Red de Alta Capacidad			002633	Rutas N° 35 y 4 (Ruta 32 a Tabillas)	CONAVI	NO	950,0	Licitación SUSPENDIDO	MOPT-SFS	Se presentó la solicitud formal al Fondo de Preinversión de MIDEPLAN para el financiamiento de los Estudios de Preinversión por un monto de cinco millones de dólares, estos recursos fueron aprobados por el Comité del Fondo. Se formalizó el Contrato de préstamo, pero actualmente se encuentra en discusión otras aprobaciones de instituciones nacionales competentes de aprobación de créditos. Por lo que se encuentra suspendido. Elaboración de Términos de Referencia para contratar estudios, mediante el Fondo de preinversión de MIDEPLAN, los cartales se encuentran en análisis por parte de la Proveduría del MOPT y por parte de la Dirección Jurídica del MOPT. Los estudios definirán su forma de financiamiento, en principio requerirá de financiamiento externo. 187,1 KM
NO INDICADO	Vial	Red de Alta Capacidad			000150	Corredor San José - Cartago	CONAVI	NO	65,0	Financiamiento	UE, PIT CCLIP	Los Intercambiadores Taras y La Lima cuentan con diseños y un conector. Intercambios de Taras y La Lima de Cartago 3 km En el corredor San José – Cartago (Ruta 2), se propone financiar con recursos de la primera operación de la CCLIP, la construcción del tramo entre Taras y La Lima (3 km), que consiste en intercambiadores viales en varios niveles en los extremos y 1 paso a desnivel en el centro. Este proyecto tiene diseños finales y factibilidad elaborados con recursos del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) financiados con recursos del crédito CR-L1032 del BID, 187,1KM Asimismo, con recursos del PIT (CR-L1032) se está financiando y se encuentra en ejecución la gestión precial para el tramo Taras – La Lima, y la factibilidad técnica, ambiental financiera para las obras de ampliación de todo el corredor San José – Cartago, que tiene una longitud de 21 km. El financiamiento se encuentra bajo la Primera Operación de la CCLIP CR-0005 del Programa de Infraestructura Vial y APPs, actualmente en discusión de la Asamblea Legislativa.



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial	Red de Alta Capacidad				Corredor San José - Cartago	CNC	NO	450,0		CNC	Posible Concesión en análisis 21KM CNC estudia la Estructuración de una concesión que incluya la construcción de las obras de ampliación y mejoramiento de todo el corredor (excluido el tramo Taras - La Lima), la operación y mantenimiento de las obras por un periodo de entre 30 y 35 años. El costo estimado de estas obras es de US\$250 millones (incluido el costo del tramo Taras - La Lima). MECO Propone ser concesionario, Hay un Fideicomiso, pero se necesita recursos para peaje sombra
PES 2019-2024	Vial	Red de Alta Capacidad			001684	Porcentaje de Adecuación y Rehabilitación del Tramo Palmar Norte - Paso Canoas. (BPIP: 001684)	CONAMI	NO	359,2	Diseño	UE PIT	Prefactibilidad (PACEMOS) / Palmar Norte - P. Canoas Incluye mejoramiento y conservación de todo el corredor COSTOS Semirígido: 323,03 y Rígido: 359,17
PES 2019-2024	Vial	Red de Alta Capacidad			001685	Porcentaje de Mejoramiento de la sección: Birmania - Santa Cecilia y la construcción y rehabilitación de los puentes de la sección: La Cruz - Santa Cecilia (BPIP: 001685)	CONAMI	NO	48,2	Financiamiento	UE PIT	Se requiere financiamiento para ampliarla a 4 carriles 47 km Prefactibilidad y diseños del BID Incluye mejoramiento y conservación de todo el corredor.
NO INDICADO	Vial	Red de Alta Capacidad			001418	San Ramón - Barranca (Ruta 1) y Liberia - Peñas Blancas (ampliación)	CONAMI	NO		Diseño		Eliminado código 000304 Prefactibilidad y diseños del BID San Ramón - Barranca se encuentra inscrito, tiene un estudio de Factibilidad del año 2009, no tiene diseños y no se encuentra programado por el CONAMI. Liberia - Peñas Blancas, se encuentra eliminado del BPIP, por se requiere los estudios para volverlo a inscribir, no tiene diseños, solo cuenta con un estudio topográfico del 2009. Se requiere financiamiento para ampliarla a 4 carriles

## Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial				002172	San José - San Ramón. Ruta 1. Fideicomiso BCR	CONAMI	NO	650,0	Factibilidad	Fideicomiso BCR	Fideicomiso. Recursos propios y Financiamiento Externo del BID. 54 KM \$650.00 millones de dólares, se tiene financiamiento parcial de las OBRAS con \$103 millones de dólares de Contrapartida Nacional. \$53.0 provenientes de transferencia del CONAMI y \$ 50,0 millones de dólares se están dentro de la Primera Operación de la CCUP CR-00005 actualmente en discusión por parte de la Asamblea Legislativa. En ejecución el Fideicomiso . En ejecución las OBRAS: intercambio San Ramón, Intercambio Río Grande, Intercambio Naranjo, Intercambio FANAL, intercambio Coyol, Radial Río Virilla-Río Segundo, Intercambio Río Segundo, Puente Juan Pablo II Prefactibilidad lista y contratada La Factibilidad para setiembre 2020, construcción de las Obras Impostergables (OBRIS)
NO INDICADO	Vial					San José - Entrada a Río Frio	CNC	NO	500,0	no inscrito	CNC	Se presentó una propuesta de iniciativa privada y está en proceso de análisis y aceptación por parte del Consejo Nacional de Concesiones (CNC) Costo Entre 400 y 500 millones Se ampliará a cuatro carriles la Ruta que va desde San José hasta el cruce de Río Frio. el Proyecto de 107 km de la Ruta 32 que va desde Río Frio hasta Limón. Se requiere financiamiento - APP por HSolls.73 km
NO INDICADO	Vial				000494	Ampliación San José - Caldera. Ruta 27. Concesión Globalvia	CNC	NO	450,0	Explotación	CNC	78 km Ampliar a seis carriles la sección desde el Gimnasio Nacional Pk.0+000 hasta el peaje de Ciudad Colón Pk14+200; incluyendo el mejoramiento de las intersecciones de Escazú y Santa Ana; long= 14,2 km:
NO INDICADO	Vial	Medio Urbano			002585	Ruta Nacional No. 5, sección Tibás - Pirro	CONAMI	NO	10,0	Diseño Perfil	CONAMI	En el tramo de la ruta que contempla el proyecto, existen tres puentes en los ríos Virilla, Bermúdez y Pirro, que requieren una intervención. El puente sobre el río Virilla se encuentra ubicado en un sector en el que sus accesos en ambos márgenes corresponden con zonas de curvas y pendientes por lo que este sitio es uno de los puntos de congestión vial de mayor importancia.



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial				001202	Puente Juan Pablo II - Pozuelo	CONAMI	NO	8,0	SUSPENDIDO	Reuniones BID	Requiere financiamiento Diseño Final (Rotonda J.P II - Pozuelo) 0,6 km Diseño donado por la Corporación Andrina de Fomento. Falta expropiaciones. Fue eliminando PIV-1
NO INDICADO	Vial					Mejoramiento y ampliación de la Ruta 35, Muelle-Tabillas	CONAMI	NO	120,0	002633	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 79 km El propósito es mejorar la carretera para que cumpla con estándares internacionales (Paso de Frontera)
NO INDICADO	Vial	Red de Alta Capacidad				Mejoramiento y expansión de puentes 36 incluyendo puentes (Limón-Eñori -Sixada)	CONAMI	NO	150,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 92 km Es necesario cambiar los puentes de una sola vía para que cumplan con los requisitos técnicos de una carretera internacional y cumplan con las especificaciones técnicas actuales. (Paso de Frontera).
NO INDICADO	Vial				001419	Mejorar el diseño geométrico para el corredor Turrialba-Siquirres, Ruta No. 10 y/o Ruta No. 415	CONAMI	NO	400,0	Diseño	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 47 km Mejorar el diseño geométrico de la carretera existente
NO INDICADO	Vial					Ampliación y mejoramiento de la Ruta No. 21 Liberia-Intersección Ruta No. 18	CONAMI	NO	120,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 60 km Posible proyecto APP, consiste en un eje que interconecta los principales desarrollos turísticos con Liberia. (de Liberia a la Intersección Playas del Coco).
NO INDICADO	Vial					Ruta del Sol Sarcinal de Carrillo-Jicaral (N.R.160-911)	CONAMI	NO	350,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 240 km Puede desarrollarse en fases, comenzando por los puentes y luego mejorando algunas secciones de carreteras. Este proyecto visionario puede activar un área turística muy importante y permitir un gran desarrollo en el sector del turismo y servicios.
NO INDICADO	Vial					Ampliación de la Ruta 23 (Caldera-Recope)	CONAMI	NO	15,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 12 km Este estudio permitirá determinar si es factible actualizar la Ruta 23 para cumplir con los mismos estándares que la Ruta 1, una vez que el Proyecto Cañas Barranca haya finalizado.
NO INDICADO	Vial					Ampliación y mejoramiento de la Ruta 210, Hacienda Vieja-La Colina y el Puente sobre el Río Tribi	CONAMI	NO	12,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 3 km Este estudio debe determinar la factibilidad de actualizar el diseño geométrico de la Ruta 167 a una carretera urbana de 4 carriles.

# Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Vial					Ampliación y mejoramiento de la Ruta 167 Sabana-Barrio Cuba.	CONAMI	NO	5,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 2 km Este estudio debe determinar la factibilidad de actualizar el diseño geométrico de la Ruta 167 a una carretera urbana de 4 carriles. Se debe tener especial cuidado con la posibilidad de compartir el derecho de vía del tren.
NO INDICADO	Vial				001057	Ampliación y mejoramiento de la Ruta No. 177 Segunda Etapa Radial Aljuelita-Escazu	CONAMI	NO	6,0	Finalizado	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 3 km El estudio demostrará que la ampliación de la Ruta 177 a una vía urbana de 4 carriles reducirá el exceso de tráfico en el área de Escazu, aliviando las rutas principales de toda el área
NO INDICADO	Vial					Ampliación y mejoramiento del Par Vial Roosevelt, sección :Circunvalación - Plaza del Sol	CONAMI	NO	7,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento Este estudio indicará cómo esta vía única influirá en la zona de Curridabat.
NO INDICADO	Vial					Ampliación y mejoramiento del Par Vial Roosevelt, sección: San Pedro Tunnel	CONAMI	NO	40,0	no inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 0,8 km Este estudio debe revelar si desarrollar un solo proyecto de túnel de 700 m costará lo mismo que 5 proyectos de impacto similar. De acuerdo con la propuesta hecha por ICE, hay unos 300 m de túnel y el resto son túneles falsos.
NO INDICADO	Vial					Mejoramiento y ampliación de la Ruta No. 206 en la conexión con la Ruta No. 209, sección Figuito-Ei Cruce Desamparados.	CONAMI	NO	12,0		Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento 3 km Solución al aumento de tráfico en el área de Desamparados. Este proyecto se complementará con la intervención de las Rutas 206 y 209, y Radial Desamparados.
NO INDICADO	Vial	Medio Urbano			001197	Intersección de las Rutas Nacionales 100 y 108 con el Intercambio Uruca-Calle Blancos.	CONAMI	NO	10,0	Ejecución	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	En busca de fuente de financiamiento Includo Plan Maestro Litoral Pacifico El estudio determinará la solución local a la Congestión en La Uruca, el estudio debe considerar la influencia del inicio de operaciones de la Circunvalación Norte



Plan estratégico	Modo de Transporte	Clasificación	Producto estratégico	Objetivo estratégico	Cod. BPIP2	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Comentarios
NO INDICADO	Portuario	Portuario			002649	Terminal de Cruceros y Marina JAPDEVA	CNC	NO	10,3	Factibilidad	MOPT-Puertos	<p>APP - Concesión Tiene otro código en PNDIP 001236 posible proyecto relacionado (Mariana) Especializar el Puerto de Limón para que atienda cruceros y servicios conexos. El Plan Maestro de Desarrollo Portuario de Japdeva, consideró un cambio en la naturaleza de los servicios portuarios que ofrece el Puerto de Limón.</p> <p>De esta forma se plantea una transformación en la vocación de un puerto de mercancías hacia una orientación eminentemente turística, dentro de la cual se consideró la posible construcción de una marina como una forma de aprovechar los espacios portuarios que por obsolescencia funcional han perdido uso.</p>
NO INDICADO	Portuario	Portuario				Actualización de la infraestructura portuaria de Puerto Caldera		NO	150,0	no inscrito	MOPT-Puertos	<p>Incluido en el Plan Maestro Portuario, dicho Plan fue financiado por el BID y se encuentra finalizado, aprobado y pagado.</p> <p>Las condiciones actuales de las obras, han llevado a proponer nuevas inversiones. El proyecto consiste en el desarrollo de algunas obras de mejoramiento y actualización de la infraestructura de Puerto Caldera, ubicado en el Pacífico Central del país. Con estas obras se busca atender la problemática actual, que se resume en las limitadas capacidades que tienen los puertos de atraque para atender de manera adecuada y eficiente un volumen de carga que crece significativamente año con año, posible concesión -APP</p>
NO INDICADO	Aéreo-Portuario	Aéreo-Portuario			001392	Nuevo Aeropuerto 2025	GETAC	NO	3.200,0	SUSPENDIDO	DGAC	<p>Estudios de Preinversión elaborados (Plan maestro) se encuentra suspendido 001392 (Perfil) Por disposición de la Presidencia está suspendido Se requiere financiamiento para su construcción, se podría concesionar Gestión Interesada, APP, concesión, donación costos: Fase I: 2.100 Fase II: 425 Fase III: 575, más 100 millones para compra de fincas.</p>



### Apéndice 3. Listado de Iniciativas de Proyectos Prioritarios

Plan estratégico	Modo de Transporte	Cod. BPJP	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Crédito externo	Recursos Propios y Contrapartidas	Valor de Suelo	APP- Concesión	Peaje por Administración	Fideicomiso	Donaciones
PGF	Vial		Implementación de rutas troncales	MOPT	NO	700,0	Perfil	PNDIP	si	si	si	no	no	no	si
PGF	Ferrovial	002192	002192. Avance de etapa de preinversión del proyecto "Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP)" en la Gran Área Metropolitana.	INCOFER	no	1.550,0	Factibilidad	PNDIP	si	si	si	no	si	si	si
PGF	Ferrovial	002646	Avance de etapa de preinversión del proyecto "Rehabilitación del Tren Eléctrico de Carga (TELCA)	INCOFER	PARCIAL	440,0	Perfil	PNDIP	si	si	no	si	no	no	si
PGF	Ciudad Gobierno	no inscrito	Avance en la etapa de preinversión del proyecto "Ciudad Gobierno"	Comisión Nacional "Ciudad Gobierno"	NO	1,0	Preinversión	PNDIP	si	si	si	no	si	si	si
PGF	Vial	002547	002547. Ampliación y mejoramiento de Corredor Vial San José-Caldiera, Ruta RN 27.	CNC	PARCIAL	275,0		PNDIP	no	no	no	si	no	no	no
PGF	Logística	002666	Construcción y equipamiento de la Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario Moín.	JAPDEVA	S/I	70,4		PNDIP	no	si	no	si	no	no	si
PGF	Portuario	1236	001236-002649. Construcción y operación de la Marina de Limón y terminal de cruceros.	JAPDEVA	S/I	71,0		PNDIP	no	si	no	si	no	no	si



Plan estratégico	Modo de Transporte	Cod. BPIP	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapa	Proponente/ Fuente	Crédito externo	Recursos Propios y Contrapartidas	Valor de Suelo	APP- Concesión	Peaje por Administración	Fideicomiso	Donaciones
NO INDICADO	Vial	001911	Racial Lindora	CONAMI	NO	20,0	Diseño Concluido Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial	001421	Racial Sarchí	CONAMI	NO	15,0	Factibilidad concluida Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	si	no	no	si	si
NO INDICADO	Vial		Intersección Hatillo 8	CONAMI	NO	6,0	No inscrito Adjudicado Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Intersección Hatillo 6	CONAMI	NO	5,0	No inscrito Adjudicado Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Intersección Hatillo 4	CONAMI	NO	8,0	No inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Paso inferior Fuente de la Hispanidad San Pedro	CONAMI	NO	6,0	No inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Intersección Yamuni	CONAMI	NO	1,0	No inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Ampliación de la ruta 32 sección Puente sobre río Villa- Intersección PN 117	CONAMI	NO	5,0	No inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Intervención en troncales Sectorización GAM	CONAMI	NO	20,0	No inscrito Búsqueda de Recursos Adicionales	ACA-1-20-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si

# Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Cod. BPIP	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Crédito externo	Recursos Propios y Contrapartidas	Valor de Suelo	APP- Concesión	Peaje por Administración	Fideicomiso	Donaciones
NO INDICADO	Vial	Guadalupe (Bicentenario) 001457 La Bandera 001440	Intercambio Guadalupe – La Bandera - UCR	CONAVI	no	27,0	Bicentenario en ejecución La Bandera Diseño concluido Busqueda de Recursos Adicionales	ACA-120-257(74) Acta 29-2020 7-mayo	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Programa de Puentes ***	CONAVI	NO	100,0	Perfil		si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		RN 35 Sucre - La Abundancia	CONAVI	NO	12,1	Perfil		si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		RN 206 San Miguel - Desamparados	CONAVI	NO		Perfil	ACA-	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Portuario		Modernización Portuaria según el Plan maestro portuario	MOPT	NO	274,6		Marítimo Portuario MOPT	si	si	no	si	no	no	si
PES 2019-2024	Vial	001203	Construcción del tramo: Bernardo Soto – Sifón. Punta Sur (BPIP: 0001203)	CONAVI	PARCIAL	122,0	SUSPENDIDO	UE PIT	si	si	no	si	no	no	si
NO INDICADO	Vial	002633	Rutas N°35 y 4 (Ruta 32 a Tabillas)	CONAVI	NO	950,0	Licitación SUSPENDIDO	MOPT-SPS	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Corredor San José - Cartago	CNC	NO	450,0		CNC	no	no	no	si	no	no	no
PES 2019-2024	Vial	001684	Porcentaje de Adecuación y Rehabilitación del Tramo Palmar Norte - Paso Canoas. (BPIP: 001684)	CONAVI	PARCIAL	359,2	Diseño	UE PIT	si	si	no	no	no	no	si
PES 2019-2024	Vial	001685	Porcentaje de Mejoramiento de la sección: Birmania - Santa Cecilia y la construcción y rehabilitación de los puentes de la sección: La Cruz - Santa Cecilia (BPIP: 001685)	CONAVI	PARCIAL	48,2	Financiamiento	UE PIT	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial	002172	San José - San Ramón. Ruta 1. Fideicomiso BCR	CONAVI	PARCIAL	650,0	Factibilidad	Fideicomiso BCR	si	si	si	no	si	si	si



Plan estratégico	Modo de Transporte	Cod. BPIP	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Crédito externo	Recursos Propios y Contrapartidas	Valor de Suelo	APP- Concesión	Peaje por Administración	Fideicomiso	Donaciones
NO INDICADO	Vial		San José - Entrada a Río Frío	CNC	NO	500,0	No inscrito	CNC	no	no	no	si	no	no	no
NO INDICADO	Vial	002585	Ruta Nacional No. 5, sección Tibás - Pirro	CONAMI	NO	10,0	Diseño Perfil	CONAMI	no	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial	001202	Puente Juan Pablo II - Pozuelo	CONAMI	NO	8,0	SUSPENDIDO	Reuniones BID	si	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Mejoramiento y expansión de la Ruta 36 incluyendo puentes (Limón-Bribri -Sixadía)	CONAMI	NO	150,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	si	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial	001419	Mejorar el diseño geométrico para el corredor Turrialba -Siquirres, Ruta No. 10 y/o Ruta No. 415	CONAMI	NO	400,0	Diseño	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	si	si	no	no	no	si	si
NO INDICADO	Vial		Ampliación y mejoramiento de la Ruta No. 21 Liberación - Intersección Ruta No. 18	CONAMI	NO	120,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	si	si	no	si	si	si	si
NO INDICADO	Vial		Ruta del Sol Sarcinal de Carrillo-Jicaral (N.RT60-911)	CONAMI	NO	350,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	si	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Ampliación de la Ruta 23 (Caldera-Recope)	CONAMI	NO	15,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Ampliación y mejoramiento de la Ruta 210, Hacienda Vieja-La Colina y el Puente sobre el Río Tiribi.	CONAMI	NO	12,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	no	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Ampliación y mejoramiento de la Ruta 167 Sabana-Barrio Cuba, (167-Universal hasta IMOPT)	CONAMI	NO	5,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Ampliación y mejoramiento del Par Vial Roosevelt, sección: Circunvalación-Plaza del Sol	CONAMI	NO	7,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	si	no	no	no	si

# Identificación de Proyectos Estratégicos del Sector y su Financiamiento



Plan estratégico	Modo de Transporte	Cod. BPIP	Proyecto	Institución Responsable	Tiene Financiamiento	Monto a Financiar	Etapas	Proponente/ Fuente	Crédito externo	Recursos Propios y Contrapartidas	Valor de Suelo	APP- Concesión	Peaje por Administración	Fideicomiso	Donaciones
NO INDICADO	Vial		Ampliación y mejoramiento del Par Vial Roosevelt, sección: San Pedro Túnel	CONAVI	NO	40,0	No inscrito	Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial		Mejoramiento y ampliación de la Ruta No. 206 en la conexión con la Ruta No. 209, sección Hiquito-El Cruce Desamparados.	CONAVI	NO	12,0		Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Vial	001197	Intersección de las Rutas Nacionales 100 y 108 con el intercambio La Lruca-Calle Blancos.	CONAVI	NO	10,0		Propuesta del Despacho Olman Elizondo Morales	no	si	si	no	no	no	si
NO INDICADO	Aéreo-Portuario	001392	Nuevo Aeropuerto 2025	CETAC	NO	3.200,0	SUSPENDIDO	DGAC	no	no	no	si	no	no	no



## Apéndice 4. Resultados obtenidos con el Instrumento básico implementado

En el ejercicio realizado (ver APÉNDICE 2) por el PGFPSTI, una vez analizados todos los proyectos el PGF se obtuvo los siguientes resultados.

A partir de barrido de información realizado por el equipo del PGFPSTI, el PGF cuenta actualmente con 42 proyectos estratégicos (ver detalle por modo en Cuadro 40) por un monto estimado de inversión de US\$11.025,42 millones. El 83% de mismos corresponde a proyectos viales (en carretera).

**Cuadro 43 Detalle de proyectos por modo/obra [1]**

Modo / Obra	Monto (millones US\$)	Cantidad Proyectos
Aeroportuario [2]	3 200,0	1
Ferroviario	1 990,0	2
Logística	70,4	1
Marítimo Portuario	345,6	2
Vial (carreteras)	5 418,5	35
Obra: Ciudad Gobierno [1]	0,9	1
<b>Total</b>	<b>11 025,4</b>	<b>42</b>

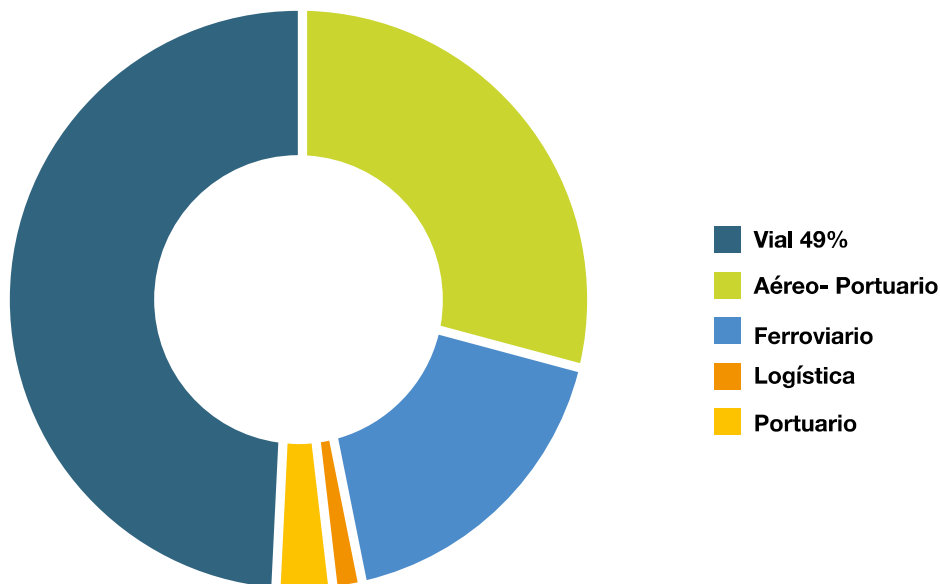
Fuente: PGF depurado al 02-dic-2020, Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos del Sector, SPS

[1] La obra incluida constituye la fase inicial del megaproyecto Ciudad Gobierno

[2] Se incluye el proyecto del Aeropuerto 2025 a pesar de estar suspendido, por ahora, debido a su presencia en el BPIP e importancia.

En el Gráfico 30, se muestra el porcentaje de inversión por modo de transporte y el componente de Obra (Ciudad Gobierno fase inicial), siendo las Modo Vial (carreteras) y el Aeroportuario las que acaparan la mayor cantidad de los recursos con un 49% y 29% respectivamente.














**Gráfico 30 Porcentaje de Inversión por modo/Obra**



Fuente: PGF depurado al 02-dic-2020, Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos del Sector, SPS

Se realizó el mapeo de los proyectos con la finalidad de conocer con cuantas fuentes de financiamiento se podía disponer para cada proyecto. Si bien es cierto este, no es un criterio que indica que proyecto es más importante que otros, lo que facilita es la posibilidad de financiarlo en mayor o menor medida. El Cuadro 41 resume los datos obtenidos.

**Cuadro 44 Mapeo de proyectos por modo y posibles fuentes de financiamiento**

Modo/Obra <sup>1</sup>	Proyecto	1FF	2FF	3FF	4FF	5FF	6FF
Aeroportuario	1						
Ferrovionario	2						
Logística	1						
Portuario	2						
Vial	35			 20			
Obra: Ciudad Gobierno	1						
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

Fuente: PGF depurado al 02-dic-2020, Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos del Sector, SPS

Nota: FF corresponde a Fuente de Financiamiento <sup>25</sup>.

[1] La obra incluida constituye la fase inicial del megaproyecto Ciudad Gobierno

[2] Se incluye el proyecto del Aeropuerto 2025 a pesar de estar suspendido, por ahora, debido a su presencia en el BPIP e importancia.

Finalmente, es importante mencionar que hay trece (13) proyectos que pueden ser realizados por APP-Concesión (se incluyen dos (2) iniciativas privadas por un monto de US\$950,0 millones), esto representa el 31% de la cartera o portafolio de proyectos. Sin embargo, es importante considerar que a nivel del monto invertido la suma asociada representa el 67% del monto total del PGF analizado.

Seguidamente en el Cuadro 45 se detallan los proyectos que podrían financiarse de la manera mencionada.

<sup>25</sup> En la página 142, se detallan las fuentes de financiamiento usadas para este ejercicio.



### Cuadro 45 Proyectos identificados que podrían realizarse por APP/Concesión

Modo	Proyecto	Monto
Ferroviano	Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP)	1.550,00
Ferroviano	Rehabilitación del Tren Eléctrico de Carga (TELCA)	440,00
Logística	Construcción y equipamiento de la Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en el Complejo Portuario Moín.	70,43
Portuario	Construcción y operación de la Marina de Limón y terminal de cruceros.	70,97
Portuario	Modernización Portuaria según el Plan maestro portuario	274,60
Vial	Ampliación y mejoramiento de Corredor Vial San José-Caldera, RN27.	275,00
Vial	Ampliación y mejoramiento de la RN 21 Liberia-Intersección RN18	120,00
Vial	Construcción del tramo: Bernardo Soto – Sifón. Punta Sur	121,99
Vial	Iniciativa privada: Corredor San José – Cartago [3]	450,00
Vial	Ruta del Sol Sardinal de Carrillo-Jicaral (RN160-RN911)	350,00
Vial	Iniciativa privada: San José - Entrada a Río Frío [3]	500,00
Obra	Ciudad Gobierno [1]	0,95
Aeroportuario	Nuevo Aeropuerto 2025 [2]	3.200,00
<b>Total</b>		<b>7.423,95</b>

Fuente: PGF depurado al 02-dic-2020, Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos del Sector, SPS

[1] La obra incluida constituye la fase inicial del megaproyecto Ciudad Gobierno

[2] Se incluye el proyecto del Aeropuerto 2025 a pesar de estar suspendido, por ahora, debido a su presencia en el BPIP e importancia.

[3] Las dos iniciativas privadas alcanzan una inversión de US\$950,0 millones.

# **Plan de Gestión del Financiamiento del** Sector Transporte e Infraestructura **2021- 2025**



Secretaría de  
Planificación  
Sectorial

Proceso de Gestión del  
Financiamiento del Sector  
Transporte e Infraestructura



ISBN: 978-9977-61-055-9



9 789977 610559



Secretaría de  
Planificación  
Sectorial

Proceso de Gestión del  
Financiamiento del Sector  
Transporte e Infraestructura