

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

“LEY DE DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA CORREDOR VIAL SAN JOSÉ SAN RAMÓN Y SUS RADIALES MEDIANTE FIDEICOMISO”

Conocido como “LEY DE DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA CORREDOR VIAL SAN JOSÉ SAN RAMÓN MEDIANTE FIDEICOMISO”

EXPEDIENTE N° 18887

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

(15 de octubre de 2014)

PRIMERA LEGISLATURA

(Del 1° de mayo de 2014 al 30 de abril de 2015)

SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS

(1° de setiembre de 2014 al 30 de noviembre de 2014)

DEPARTAMENTO DE COMISIONES

COMISIÓN PERMANENTE ORDINARIA DE ASUNTOS ECONOMICOS

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA
COMISION PERMANENTE DE ASUNTOS ECONOMICOS
DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

**Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial
San José San Ramón Mediante Fideicomiso**

Expediente N° 18887

Asamblea Legislativa:

Los Diputados integrantes de la comisión conformada por los diputados: Gonzalo Alberto Ramírez Zamora, quien la preside, Humberto Vargas Corrales, Víctor Hugo Morales Zapata, Lorelly Trejos Salas, Michael Jake Arce Sancho, Juan Rafael Marín Quirós, Otto Guevara Guth, Nidia María Jiménez Vásquez, José Francisco Camacho Leiva, de conformidad con el Reglamento de la Asamblea Legislativa, rendimos el presente **DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA** sobre el proyecto de ley: "Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José San Ramón Mediante Fideicomiso, expediente legislativo N° 18887, con base en las siguientes consideraciones.

I. ASPECTOS GENERALES SOBRE EL PROYECTO INICIAL

- **Objetivo**

El proyecto de ley propone autorizar al Poder Ejecutivo para crear un fideicomiso que pueda captar recursos económicos de diferentes fuentes privadas y públicas, otorgados por entidades nacionales e internacionales, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios, y suscribir convenios de cesión de flujos de ingreso de los peajes, para el financiamiento de la obra pública con servicio público denominada: Corredor Vial San José-San Ramón.

- **Descripción general de la Obra**

La iniciativa legal presentada en su texto inicial incluye la construcción y reconstrucción de las carreteras General Cañas y Bernardo Soto con las siguientes características:

- a) Ocho carriles de ruedo y espaldones en el tramo Aeropuerto Juan Santamaría - San José.
- b) Seis carriles de ruedo y espaldones en el tramo Aeropuerto Juan Santamaría - Manolos.

- c) Cuatro carriles de ruedo y espaldones en el tramo Manolos - San Ramón.
- d) Adecuación y construcción de los puentes existentes en todo el corredor vial.
- e) Rampas de acceso a desnivel en las intersecciones que los diseños indiquen.
- f) Cualesquiera otras obras complementarias conforme al criterio técnico estipulado en el diseño aprobado, que sean necesarias para la construcción y funcionamiento efectivo de la presente carretera.

- **Costo de la Obra y Peaje**

El proyecto no contempla el costo de las obras, sino que aprueba una autorización para que el Poder Ejecutivo desarrolle la obra y por consiguiente le corresponderá al fideicomiso establecer dicho costo mediante los estudios correspondientes.

No obstante, se ha mencionado como costo una cifra cercana a los \$440 millones de dólares por el corredor principal. Por otra parte, las autoridades bancarias han señalado públicamente que disponen de los recursos necesarios, vía crédito bancario, para la financiar dicha obra

Tampoco la tarifa de los peajes está definida en el proyecto de ley, sin embargo, estimaciones preliminares realizadas, refieren a una tasa que podría comenzar a cobrarse en el cuarto año, una vez concluida la obra, con un monto que no superaría los ¢3.000 colones ida y vuelta a precios de hoy, y con una tarifa de ¢500 colones durante el período de construcción de la obra. Es importante insistir en que estas cifras serían definidas en forma precisa en el momento que se tenga el diseño final y se determine el costo final de la obra.

II. ANTECEDENTES

La construcción y mantenimiento del “Corredor Vial San José-San Ramón” es una imperiosa necesidad, no solo de la Región de Occidente y la provincia de Alajuela, sino también de todo el país. Son conocidos los detalles de la historia fallida con la concesión otorgada con ese propósito, así como del compromiso de los propios ciudadanos y de entes públicos especializados por encontrar una opción para transformar en realidad ese anhelo.

En octubre del 2012 el Gobierno de Costa Rica anunció al país que se había enviado a la Contraloría General de la República para su correspondiente refrendo, el contrato mediante el cual la empresa Autopistas del Valle vendía a la empresa brasileña OAS la

concesión para la construcción y operación de la carretera San José - San Ramón por treinta años.

La tarifa de peaje tenía un monto, que a criterio de las comunidades, era desproporcionado en relación con las obras por construir. La forma como se negoció la cesión del contrato con OAS causó desconfianza en el país y generó protestas, lo que finalmente llevó al Gobierno a anunciar la rescisión del contrato en abril del 2013.

En ese mismo período, el grupo ciudadano que generó las protestas replanteó su estrategia mediante el lema “Carretera SI, Concesión NO”, y se centró en la formulación de una propuesta borrador de gestión para hacer realidad el corredor San José - San Ramón.

A finales de agosto del 2013 diputados de diferentes fracciones presentaron el proyecto de ley: Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José - San Ramón Mediante Fideicomiso, Expediente N° 18.887 con el fin de recoger la propuesta de la sociedad civil que planteaba la posibilidad de que el Estado costarricense atienda el desarrollo de la ruta vial mediante la concertación de un fideicomiso para desarrollo de obra pública.

Esta propuesta fue evolucionando hasta que en el mes de febrero del 2014 se comisionó, por parte de la Ex Presidenta de la República al Ex Ministro de Planificación para que, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y los ciudadanos proponentes analizara la viabilidad de la propuesta mediante el nuevo modelo de gestión. Esto generó un proceso con participación de la sociedad civil, y profesionales de diferentes entidades públicas que finalmente formularon una propuesta de texto sustitutivo.

Posteriormente, mediante Oficio DM-145-14 del 10 de julio de 2014, la Ministra de Planificación del nuevo gobierno, en representación del Poder Ejecutivo, hizo saber a la Comisión de Asuntos Económicos lo siguiente:

- “1. Se recomienda tomar en consideración una propuesta de texto sustitutivo con la versión final del Proyecto de Ley N°18887 que fue analizada y modificada por la comisión jurídica del grupo de trabajo de la vía San José-San Ramón, la versión es de consenso y representa horas de una discusión detallada para cada artículo con el fin de mejorar el proyecto de ley que actualmente se somete a consulta. Este Ministerio desconoce el trámite legislativo que se aplicó a este texto sustitutivo, pero considera oportuno adjuntar un borrador de ese texto para conocimiento y valoración de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos.*
- 2- Este Ministerio apoya la utilización de la figura del fideicomiso como una alternativa jurídicamente viable para financiar, desarrollar y concretar la construcción o la rehabilitación de proyectos de obra pública en Costa Rica.*
- 3- El análisis técnico y económico que avale la factibilidad del proyecto para desarrollar el corredor vial San José-San Ramón debe ser asumido por el*

Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Ministerio de Hacienda conforme sus competencias”.

Dentro de la Comisión de Asuntos Económicos se había establecido una Sub Comisión para que estudiara el proyecto inicial, y ésta, en su informe recomendó que se tomara la propuesta de texto sustitutivo referida por la nueva Ministra de Planificación como nuevo texto base para la discusión. El mismo fue incorporado como texto sustitutivo el 05 de agosto del 2014, texto al cual las nuevas autoridades del Ministerio de Obras Públicas presentaron modificaciones a consideración de la Comisión.

III. CONSULTAS REALIZADAS Y AUDIENCIAS

El proyecto inicial fue consultado a Banco Hipotecario de la Vivienda; Banco Popular de Desarrollo Comunal; Bancos Comerciales del Estado; Caja Costarricense de Seguro Social; Colegio de Ingenieros y Arquitectos; Colegio de Licenciados en Ciencias Económicas; Conassif; Consejo Nacional de Vialidad; Contraloría General de la República; Defensoría de los Habitantes; Federación Occidental de Municipalidades Alajuela; ICE; Instituto Costarricense Acueductos y Alcantarillados; Instituto Nacional de Seguros; Instituto Tecnológico de Costa Rica; Lanamme -UCR; Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Ministerio de Planificación; Municipalidad de Grecia; Municipalidad de Naranjo; Municipalidad de Palmares; Municipalidad de San Ramón; Municipalidad de Alajuela; Operadoras de Pensiones; Procuraduría General de la República; Sistema Bancario Nacional; Superintendencia de Pensiones; Superintendencia de Seguros; Superintendencia de Seguros; Superintendencia General de Entidades Financieras y Superintendencia General de Valores. Respuestas Recibidas: Asoc. Costarricense de Operadores de Pensiones; Asociación Bancaria Costarricense; Cámara Costarricense de la Construcción; Consejo Nacional de Concesiones; Foro de Occidente; Municipalidad de San Carlos, Valverde Vega y Naranjo; Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela; Banco Crédito Agrícola de Cartago, Banco Nacional, Banco Popular, Instituto Nacional de Seguros y Contraloría General de la República.

IV. RESPUESTAS RECIBIDAS AL TEXTO INICIAL

Dentro de las respuestas recibidas, sobresalen las de las Municipalidades de Valverde Vega, Naranjo, San Carlos y de la Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela quienes se manifestaron a favor de la iniciativa en virtud de que, es un proyecto para el desarrollo del país y muy particularmente, de la región de occidente.

Se hace notar la solicitud expresa de la Municipalidad de Valverde Vega en el sentido de incluir, dentro de las obras que contemplaría el proyecto, la Radial de la Autopista Bernardo Soto al cantón de Valverde Vega.

Diversas instituciones hicieron ver diferentes problemas asociados al texto de la iniciativa de ley. Muchas de ellas hicieron referencia al articulado en específico. Así por

ejemplo, el Banco Crédito Agrícola de Cartago señaló: “... al artículo 6 del proyecto, que es contrario al principio que establece el artículo 60 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, en el sentido de que los fondos públicos solo pueden ser depositados en un banco propiedad del Estado. De mantenerse la redacción de la propuesta de ley, en donde se permite que cualquier banco pueda administrar el fideicomiso que se crearía de aprobarse la ley, se podría estar incurriendo en un vicio de inconstitucionalidad”. El Banco Nacional hizo ver, entre otros, la importancia del mecanismo propuesto para la captación de recursos, sobre la utilización de los flujos de peajes, sobre garantizarse el correcto pago y puntual de los pasivos del fideicomiso, sobre el fideicomitente, los fideicomisarios, y sobre la condición de co-constructor otorgada al ICE.

La Contraloría General de la República llamó la atención sobre aspectos relacionados con el mantenimiento de la obra, la necesidad de estudios de factibilidad técnica y financiera para garantizar la sostenibilidad, el efecto de los recursos derivados del peaje para el financiamiento de otras obras, los lineamientos sobre los riesgos inherentes, la gestión de expropiaciones y la relocalización de servicios públicos, entre otros. Por su parte, el Consejo Nacional de Viabilidad. “...insiste en la necesidad que se consideren las observaciones y las preocupaciones expuestas por la Contraloría General de la República en el oficio N.00357, sobre el uso de los contratos de fideicomisos”.

Por su parte, el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica hizo notar la falta de definición sobre el plazo del Fideicomiso, la no inclusión de lo relativo al equipamiento, el poco desarrollo sobre lo concerniente al mantenimiento, la necesidad de especificar sobre las expropiaciones, la relocalización de servicios públicos, el cumplimiento de requisitos ambientales particulares y sobre el modelo de gestión propuesto y su financiamiento, entre otros. Asimismo, la Cámara Costarricense de la Construcción señaló que “...se debe indicar que existen una serie de aspectos de carácter técnico que se deben mejorar o incorporar...”.

Las operadoras de pensiones también hicieron observaciones relativas a aquellos aspectos que podrían afectarles. Popular Pensiones señaló que el proyecto “...pretende tomar recursos de las utilidades, excedentes, etc., generaría un debilitamiento de la estructura financiera de las empresas por cuanto ya se enfrentan situaciones particulares que nos ponen en una desventaja financiera” y la Asociación Costarricense de Operadoras de Pensiones manifestó que “...consideramos técnicamente inconveniente, que se obligue a las Operadoras de Pensiones Complementarias, públicas o privadas, a destinar reservas, utilidades, excedentes o superávits, ya que esos recursos se deben utilizar para desarrollar el servicio a los afiliados, actualizar la tecnología, capacitar al personal y crear nuevos productos de acumulación y desacumulación”.

Asimismo, los Superintendentes de Valores, Entidades Financieras, Pensiones y Seguros, junto con el Presidente de CONASSIF, señalaron “que el proyecto de ley no

contempla otros elementos propios de nuestro ordenamiento jurídico que pueden constituir limitantes importantes para el desarrollo de esta obra pública y que inciden en su seguridad jurídica. En este sentido, se considera que el proyecto de ley no aborda elementos propios de la estructuración de todo el proyecto que más allá del financiamiento, son necesarios para tener la claridad legal y operativa de este tipo de esfuerzos, tales como ajustes al régimen de contratación administrativa, al de administración de los terrenos así como a la autorización para un posible endeudamiento, entre otras aristas”.

Al mismo tiempo que llegaban las respuestas a las consultas hechas, paralelamente maduraba un nuevo esfuerzo de concertación entre ciudadanía e instituciones públicas que se había orientado a la revisión del articulado original, dando forma a una propuesta revisada y mejorada del texto original del proyecto de ley, presentada a consideración de la Comisión de Asuntos Económicos mediante comparecencia en la Sesión Ordinaria N°11 del miércoles 2 de julio de 2014.

En dicha sesión se hicieron presentes los señores Max Soto Jiménez, del Instituto de Investigación en Ciencias Económicas de la Universidad de Costa Rica; Roy Barrantes Jiménez, Coordinador de la Unidad de Evaluación de la Red Vial Nacional del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) de la Universidad de Costa Rica; Christian Campos Monge, Representante de la Unión Nacional de Cámaras y Asociaciones de Empresas Privadas (Uccaep) en el Consejo de Administración del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi); Paul Brenes Cambroner, Miembro del movimiento ciudadano proponente del expediente 18.887; Luis Guillermo Loría Salazar, Director del Programa de Investigación en Infraestructura de Transporte del Lanamme y la señora Ana Luisa Losilla Chassoul, abogada.

Tal como consta en el Acta de esta sesión, en dicha audiencia los comparecientes explicaron del proceso técnico-profesional involucrado en la revisión del proyecto de ley original; sobre las diferencias que se introdujeron para hacer frente a muchas de las observaciones hechas por las distintas instituciones relativas al texto original y de los beneficios que supone el modelo ajustado propuesto. Esta iniciativa recibió el apoyo de la Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela.

V. RESPUESTAS RECIBIDAS AL TEXTO SUSTITUTIVO

El proyecto fue consultado nuevamente, después de aprobado el texto sustitutivo como base de discusión, en agosto de 2014.

Dichas respuestas se resumen seguidamente:

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ELECTRICIDAD

- Es importante, al establecer un orden de prelación de pagos, no dejar por fuera pagos importantes como impuestos, comisiones, costos regulatorios, pago a calificadoras y otros gastos de administración. Es más conveniente, con el fin de evitar discusiones sobre lo que debe pagarse y en qué orden, indicar simplemente que deben cubrirse todos los costos administrativos del proyecto; lo demás será responsabilidad de los encargados de la unidad ejecutora o administradora.
- Sugiere establecer el principio de equilibrio financiero reflejado en la tarifa de los peajes, por lo que no debe haber excedentes.
- Observa falta de claridad en el rol de la ARESEP respecto a la definición de tarifas de peaje, especialmente si sus disposiciones son vinculantes o no, lo que podría conducir a atrasos en la fijación de la tarifa e introduce riesgo al esquema. Hablar de “utilidad razonable” resulta muy subjetivo, además de que dicha utilidad la debe fijar el mercado y no la ARESEP. Debe tenerse en cuenta que la participación de ARESEP puede ser percibida por los inversionistas como un riesgo regulatorio que puede desestimular la inversión.
- No es correcto indicar que el Poder Ejecutivo recibirá el retorno efectivo de los flujos por tasas de peaje una vez finalizado el plazo del fideicomiso, porque lo correcto es indicar que ese evento ocurre cuando se haya pagado la deuda. Es en ese momento cuando el fideicomiso alcanza su objetivo y por lo tanto puede disolverse, si así corresponde.
- Se aprecia una estructura administrativa del fideicomiso muy compleja como para que pueda desarrollarse con agilidad. Todo proyecto se estructura bajo una jerarquía de mando vertical. Puesto que se trata de un vehículo de propósito especial, el Comité Director no debería dirigir en contrario a lo que se establece previamente en el Fideicomiso. La Unidad Técnica Asesora debería tener idoneidad desde el punto de vista técnico y contar con la suficiente independencia para que esté al margen de las vicisitudes que puedan introducir inestabilidad al desarrollo del proyecto.
- Las expropiaciones deben necesariamente hacerlas el Estado por imperativo constitucional.

MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN NACIONAL Y POLÍTICA ECONÓMICA

- Recomienda no generar excedentes.
- Sugiere valorar la declaratoria de interés público, ya que indica que esta ley prevalecerá sobre cualquier otra que se le oponga, lo que podría implicar la

desaplicación irrestricta de normas que establezcan procedimientos y requisitos, lo que si bien es cierto, podría generar celeridad, también podría ocasionar pérdida de controles.

ENTIDADES SUPERVISORAS (SUPERINTENDENCIAS)

- Las superintendencias adscritas al Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero (CONASSIF) sugirieron tener claro que el banco estatal seleccionado como fiduciario no puede ser fideicomisario, dado que podría ser contrario a obligaciones nacionales asumidas en compromisos internacionales.
- Tanto los flujos como los excedentes del fideicomiso, deben utilizarse únicamente para financiar el proyecto objeto del fideicomiso. Es conveniente que cualquier excedente obtenido del fideicomiso, permita tener una tarifa de peaje más baja o destinar esos recursos al pago anticipado de las obligaciones financieras.
- Cuando se establece la autorización para que entidades públicas puedan invertir en el fideicomiso se recomienda precisar que la norma a lo que se debe referir es a Bancos Estatales y a Operadoras de Pensiones de capital público.
- Sugieren revisar si la intención es autorizar a que se inviertan los recursos de los “Fondos de Pensiones administrados por Operadores de Pensiones de capital público” ya que en la redacción se interpreta que corresponde a los recursos propios de las “Operadoras de Pensiones”.
- Por otra parte, hace la observación que no es claro si en el caso de las operadoras de pensiones de capital público, el financiamiento de la construcción del proyecto se realizaría con sus utilidades brutas o sobre las resultantes después de la capitalización de las utilidades netas a favor de sus afiliados.
- Los ingresos o egresos que tenga el fideicomiso, como resultado del cumplimiento de las funciones encargadas al fiduciario, son activos o pasivos, según corresponda, pero no debería ser considerado patrimonio. Se considera necesario indicar expresamente que el peaje de la carretera se cede al fideicomiso, de forma tal que este sea el titular del flujo.
- Con la finalidad de brindar una mayor flexibilidad en la estructuración del vehículo de propósito especial, se recomienda que el mecanismo de financiamiento a través de emisiones de valores de oferta pública no se limite exclusivamente a la figura de titularización, de forma tal que, en la estructuración del proyecto concreto exista la posibilidad de optar por el mecanismo de financiamiento que se ajuste mejor a las características del proyecto y a las opciones disponibles al momento de su estructuración.

- Considera conveniente se tome en cuenta el riesgo que podría generarse cuando exista un choque entre los intereses de los diferentes acreedores y la población que podría demandar tarifas más bajas. Advierte que si la “utilidad razonable” no fuera un retorno de mercado, se estarían creando desincentivos para que las entidades públicas y privadas inviertan sus recursos en este tipo de instrumentos. Manifiestan que podría estarse generando una contingencia fiscal debido a que este esquema de fijación del monto del peaje, podría llevar a que el proyecto no genere los recursos suficientes para atender las obligaciones contractuales en los términos y condiciones pactadas.
- Asimismo, se considera importante se indique que el fideicomiso debe reintegrar al Estado no solamente los flujos de efectivo sino todos los bienes y derechos que se le hayan cedido para la realización de los fines del fideicomiso.
- Indican que la Ley no debe ser restrictiva en cuanto a la estructura que tendrá el fideicomiso, de modo que posteriormente se pueda variar la integración. La ley debe ser lo suficientemente flexible para permitir que mediante el contrato se delimiten claramente las responsabilidades y ámbitos de competencia de cada uno de los órganos, y se puedan definir otra serie de funciones, perfiles, políticas o condiciones aplicables a la estructura.
- Respecto a la norma que propone ajustar las políticas de supervisión financiera a los propósitos de esta ley, se advierte que podría resultar contraria a principios internacionales de las mejores prácticas de supervisión, en las que se estipula la necesaria independencia del supervisor financiero.
- Respecto a elevar el tope de crédito o inversiones que los bancos pueden colocar con el Estado, no queda claro si la intención es eliminar totalmente el límite de crédito a los bancos o si se desea aumentarles el límite al 40% siempre y cuando su capital y reservas se destinen al financiamiento y desarrollo de la obra pública. La eliminación del límite, tiene el riesgo de concentración del crédito. Ello representa una alta exposición en un solo prestatario, lo cual no es prudente según las sanas prácticas bancarias, por lo que recomiendan mantener los límites señalados y eliminar lo dispuesto a este respecto.

UNIVERSIDAD ESTATAL A DISTANCIA

- El proyecto no dispone que el contrato de fideicomiso ni los contratos que éste realice para la construcción y desarrollo del proyecto sean sometidos al refrendo de la Contraloría General de la República. No debe dejarse de considerar que los recursos con que se va a financiar el proyecto (el flujo derivado de los peajes) constituyen fondos públicos y por ende, deben someterse al control de dicho Órgano.

INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARRILLADOS

- Se detecta la necesidad de que expresamente se establezca como requisito, el sometimiento de esos contratos al refrendo de la Contraloría General de la República.

PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

- Propuesta no es clara en lo referido a la competencia para fijar tasas de peaje.
- Observan que los órganos de la estructura del Fideicomiso no deben estar subordinados a ningún grupo social.
- Plantean la necesidad de control por parte de la Contraloría General de la República.
- Una protección debida del ambiente implica el establecimiento de plazos técnicamente razonables para el ejercicio de las competencias de la Secretaría Técnica Nacional del Ambiente (SETENA), máxime cuando se está en presencia de una actividad de alto impacto como es este proyecto. Dicha regulación debe respetar los principios de publicidad y transparencia y sobre todo, el derecho de participación en materia ambiental.
- Autorización al INSTITUTO COSTARRICENSE DE ELECTRICIDAD es innecesaria ya que su propia ley ya lo autoriza a condición de que esa venta no impida el cumplimiento oportuno de los objetivos institucionales.
- Advierte que la reforma propuesta al artículo 61 de la Ley del Sistema Bancario Nacional eliminaría la excepción que el texto vigente establece en relación con los créditos para las municipalidades.

ASOCIACIÓN COSTARRICENSE DE OPERADORAS DE PENSIONES (ACOP)

- Considerar que en la actualidad, ya existe por ley autorización para que los fondos de pensiones invierta en obra pública, siempre que los valores estén inscritos en el Registro Nacional de Valores e Intermediarios o se trate de valores emitidos por entidades financieras supervisadas por la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF), y sean instrumentos financieros que garanticen rentabilidad, seguridad y liquidez de los fondos complementarios de pensiones.
- El proyecto menciona un desarrollo de infraestructura conexas con enfoque de solidaridad. Las operadoras no pueden destinar recursos de los afiliados al

financiamiento de proyectos solidarios que tarde o temprano podrían afectar el monto acumulado de pensión de cada uno de los afiliados.

- El condicionamiento de la tarifa no puede estar indexada al ingreso de la población, ya que pone en riesgo la solvencia del proyecto.
- Preocupa que se use un término subjetivo “utilidad razonable” para la determinación del monto del peaje. La determinación de este monto debe responder a criterios técnicos y que en definitiva, busquen una adecuada salud financiera del fideicomiso y que le permita hacer frente a todas las obligaciones adquiridas en plazo y forma.
- Se requiere que exista certeza del plazo de vencimiento del fideicomiso; por lo general, cuando existen dos posibles plazos, el mercado tiende a castigar el instrumento asumiendo el peor de los escenarios y lo valora de esa forma, situación que podría encarecer el costo de financiamiento del proyecto. En este caso se estaría asumiendo un vencimiento a 50 años y no a 30 años, esta diferencia en precios podría estar cercana a los 20 puntos porcentuales, lo que podría poner en riesgo reunir los fondos suficientes para iniciar y concluir el proyecto.
- Los límites de inversión aplican únicamente al sector bancario y no a las Operadoras de Pensiones Complementarias.

COLEGIO FEDERADO DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS (CFIA)

- No hay justificación para que se generen excedentes. Si eso ocurre, deben rebajarse los peajes.

INTENDENCIA DE TRANSPORTE DE LA AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP)

- Recomienda ampliar los gastos que deben atenderse con el ingreso de los peajes, previendo otros, tales como el mantenimiento, explotación, cobro peaje, y fiscalización.
- Recomienda seguir cobrando peajes actuales, y que los peajes nuevos se cobren conforme se vaya dando la terminación parcial de obras.
- Respecto a las exoneraciones no se establece dicho beneficio sobre tributos municipales.
- Establecer alguna regulación sobre la exoneración del pago de peaje a determinado tipo de vehículos, generalmente, los de emergencia.

CAMARA COSTARRICENSE DE LA CONSTRUCCIÓN

- Las obras constructivas se desarrollarán sobre una zona altamente impactada, razón por la cual, creemos que se debe realizar una aplicación diferenciada de los estudios específicos de evaluación ambiental del proyecto.

MINISTERIO DE VIVIENDA Y ASENTAMIENTOS HUMANOS (MIVAH)

- Plantea que se debe considerar para la parte financiera y en lo concerniente a los plazos de ejecución del proyecto, proceso de reubicación de particulares ocupantes del derecho de vía.

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS TÉCNICOS (ASAMBLEA LEGISLATIVA)

- El fideicomiso que va a constituir el Poder Ejecutivo se rige por la Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (LAFRPP) y debe sujetarse a lo dispuesto en el artículo 14 de dicha ley. Se desprende de ello, que los entes públicos sólo pueden constituir fideicomisos si una norma legal expresamente los autoriza, máxime que el fideicomiso permite que un tercero participe en la administración de parte de su patrimonio. Debe existir entonces, una norma legal especial que autorice la constitución del fideicomiso y regule cómo se regirá el mismo. Para este efecto, una vez suscrito el contrato de fideicomiso, debe someterlo a refrendo de la Contraloría General de la República. El fideicomiso constituido por un ente público se rige por su ley de creación y supletoriamente por el Código de Comercio; ello aún, cuando no se indique en el articulado de la ley correspondiente.
- Hay una indebida delegación de competencias al establecer que corresponde al fideicomiso aprobar un plan de inversión de recursos de obras de infraestructura vial conexas.
- Otorga indebidamente la fijación de tarifas en el propio fideicomiso, cuando se trata de servicios públicos que no pueden ser sustraídos de la regulación pública, si previamente no han sido desafectados al fin público. Esto implica que la AUTORIDAD REGULADORA DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS (ARESEP) debe al menos aprobar la estructura tarifaria que se aplicará durante el horizonte de planificación del Fideicomiso.
- Hay una indebida delegación de potestades públicas, cuando se entrega al fideicomiso potestades de coordinar relocalizaciones de servicios públicos o cuando se pretende entregarle capacidad activa en procesos expropiatorios. Esta delegación de potestades públicas es inconstitucional, pues el fideicomiso, aparte de que es un contrato y ni siquiera tiene personalidad jurídica, no es un poder público.

- En cuanto a la autorización de endeudamiento público, la propia Ley de Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos (LAFRPP) establece en su Título VII (artículos 78 y siguientes) un Subsistema de Crédito Público, que regula los procedimientos de endeudamiento, además de las propias leyes especiales que entregan competencias de autorización especial al MIDEPLAN, el Banco Central de Costa Rica y el Ministerio de Hacienda, todo lo cual además está recogida en un procedimiento establecido por vía reglamentaria. Para efectos de trámite parlamentario, esta autorización de endeudamiento, incluso con fuentes externas, califica la votación, tal como lo establece el artículo 121 inciso 15) de la Constitución Política.
- Una función primordial es la de recibir la obra a satisfacción, no quedando claro el órgano que le corresponderá hacerlo.
- Es conveniente que se deje claro, respecto a la actividad contractual desplegada por el fiduciario, que la misma está sujeta a los principios generales que rigen la contratación administrativa, ello en razón de la naturaleza pública que ostentan los recursos fideicometidos.
- No hay duda de que el costo de remover o relocalizar la infraestructura para la prestación de los servicios públicos corresponde, en principio, a las instituciones prestatarias del servicio, sin embargo, el fideicomiso puede asumir el costo por razones de oportunidad y conveniencia, lo cual debe ser autorizado en esta ley.
- El fideicomiso no forma parte de la Administración Pública y no tiene potestades de expropiar, que por esencia es una competencia que solo puede ser ejercida por el poder público. El fideicomiso es solo un contrato, no tiene personalidad jurídica, si acaso el fiduciario, un banco del Estado que actúa en su carácter privado o mercantil. Entonces no puede corresponder al Fideicomiso la valoración de inmuebles ni la acción ante órganos jurisdiccionales en esta materia. El avalúo es una responsabilidad del Estado. La expropiación corresponde siempre a la Administración Pública, MOPT o CONAVI.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA (CGR)

- Los flujos caja que inciden en la tarifa de peaje, que lleven a considerar que la ampliación, aunque técnicamente posible, no resulta financieramente viable, aspecto que en nuestro criterio no está explícitamente considerado en la redacción actual, por lo que se recomienda, no solo incorporar la dimensión técnica sino también la dimensión financiera, para determinar la factibilidad de cumplir con las características generales establecidas en el proyecto de ley.

- Es importante que se aclare si la norma busca que se mantenga un nivel de servicio “C” durante la vigencia del fideicomiso; de ser así, debe decirlo explícitamente, ya que esto significa que deben tomarse previsiones para contar con los recursos que esto requiere, respecto a ampliaciones o nuevas inversiones que puedan realizarse durante el período de explotación.
- Respecto a que el fideicomiso fije las tasas de peaje, y que dicha propuesta tarifaria sea sometida a “conocimiento” de la ARESEP para sus observaciones, se debe revisar la viabilidad jurídica de que el fideicomiso fije dicha tarifa. Es por ello que resulta fundamental para la dinámica de los principios y elementos que rodean la tarifa de peaje, que se precise como una garantía al usuario del Corredor que las observaciones que emita la ARESEP resultarán vinculantes para el Fideicomiso.
- Respecto a la generación de excedentes para ser reinvertidos en obras conexas, es conveniente reiterar, que como elemento adicional se debe señalar que la inclusión de esta referencia, se podría entender que los usuarios de distintas partes del Corredor estarían financiando los proyectos en otras zonas, desnaturalizando así la figura del peaje, entendiéndose que éste debería ser destinado específicamente a la carretera que se está utilizando.
- Resulta necesario que se indique expresamente si el objetivo de enviar la información de presupuesto es para que se someta a la aprobación del órgano contralor.
- En el ejercicio de las competencias constitucionales en materia de refrendo, se advierte a los señores diputados que el contrato de fideicomiso requiere para su eficacia del refrendo de esta Contraloría General, todo conforma con lo regulado en el reglamento sobre el refrendo de las contrataciones de la administración pública.
- Sobre la relocalización de servicios públicos, considera el órgano contralor que deberían valorar los señores diputados las razones técnicas y jurídicas para que la única diferencia entre quien asume los costos sea el período presupuestario. De esa forma, si bien pareciera que naturalmente le corresponde asumir tales costos a la institución prestataria del servicio, bien podría disponerse que lo haga el Fideicomiso, pero partiendo de elementos objetivos y claros de que sí amerita, toda vez que estas variaciones también implican mayores costos para el Fideicomiso.
- Es importante aclarar qué es lo que se declara de interés público, si es la presente ley o el proyecto de obra como tal. Así también, valorar el término utilizado de que esta ley prevalecerá sobre cualquiera que se le oponga, lo cual podría generar derogaciones de normas, lo que no es conveniente.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (MOPT)

Después de aprobado el texto sustitutivo, la Comisión recibió del MOPT una propuesta recomendando una serie de modificaciones, las que fueron analizadas y acogidas en su mayoría por los diputados, considerando que es el ente especializado del poder ejecutivo y mayor responsable de la obra.

Posteriormente, una vez aprobado cambios al proyecto de ley (texto sustitutivo) y muy cerca de que se diera este dictamen, en fecha 13 de octubre de 2014, la Comisión recibió el oficio DMOPT-5161-2014, suscrito por el Ministro a.i. Mauricio González Quesada, en la cual estipulaba preocupaciones sobre varios aspectos:

- Le preocupa la inclusión del requisito del refrendo como control previo para el fideicomiso a cargo de la CGR. Dicha inclusión podría generar mayores demoras en el inicio de la obra y desnaturalizaría el esquema con que se concibió el proyecto originalmente. Utiliza como fundamento el Voto 11210-08 de la Sala Constitucional.
- Reitera su oposición en el sentido de que el alcance excesivamente detallado de la obra no debe estar incluido en el proyecto de ley como tal, por ser un tema que tendría que ser definido por la propia administración sobre la base de verificaciones técnicas y en función de la normativa vigente. El documento donde deben definirse las obras y tramos a realizar es en el Contrato de Fideicomiso, una vez que se hayan completado los estudios de factibilidad necesarios que aseguren la pertinencia socioeconómica, ambiental e ingenieril y se verifique el balance financiero del proyecto. Insiste en la posibilidad de que el exceso de riesgo se traduzca en un incremento inaceptable de las tasas de interés de los préstamos para la construcción de la obra. Ejecutar dichas obras en dos fases, sin que esto sea un esquema normal en la ejecución de las obras del fideicomiso, provocará necesariamente dificultades en la comprensión por parte de los potenciales oferentes y su disposición de tomar los riesgos pertinentes.
- También manifiesta su preocupación por la confusión respecto a si se obliga al MOPT o CONAVI a realizar los estudios técnicos y diseños para las radiales adicionales o si es para toda la obra planteada. Considera difícil o imposible cumplir el plazo sugerido de 3 años para la elaboración de dichos estudios y diseños.

VI. CONSIDERACIONES DE FONDO

Para estos efectos en este apartado se analizarán los artículos que generaron mayor preocupación y discusión.

Texto Sustitutivo	Propuesta MOPT	Texto Dictaminado
<p>Artículo 1. Autorización al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso de obra pública con servicio público. Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a constituir un fideicomiso de interés público con alguno de los Bancos del Sistema Bancario Nacional propiedad del estado costarricense a efectos de financiar, planificar, construir, desarrollar y dar mantenimiento a la obra pública con servicio público denominada "Corredor Vial San José-San Ramón", la cual comprende el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela. Para el financiamiento de esta obra el fideicomiso podrá acceder a fuentes de recursos financieros privados y públicos, otorgados por entidades nacionales e internacionales, y a través de la emisión de títulos valores o bien mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios.</p>	<p>Artículo 1. Autorización al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso de obra pública con servicio público. Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a constituir un fideicomiso de interés público con alguno de los Bancos del Sistema Bancario Nacional a efectos de financiar, <u>diseñar</u>, construir, desarrollar y dar mantenimiento a la obra pública con servicio público denominada "Corredor Vial San José-San Ramón", la cual comprende el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela. 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.</p>	<p>Artículo 1. Autorización al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso de obra pública con servicio público. Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a constituir 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", la cual comprende el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela. 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 de este fideicomiso será refrendado por la Contraloría General de la República de conformidad con la normativa vigente.</p>

Después de analizar los criterios contrapuestos a la posición del MOPT, obtenidos por parte de la CGR, Dpto. de Servicios Técnicos, UNED y AyA en el sentido de que el contrato de este fideicomiso debe ser refrendado por la CGR de conformidad con la normativa vigente, cumpliendo con el control "ex ante", se consideró incorporar en este artículo la obligatoriedad del refrendo por parte de la Contraloría General de la República. Asimismo, en la Comisión prevaleció el sentir de la necesidad de mantener el refrendo.

Texto Sustitutivo	Propuesta MOPT	Texto Dictaminado
<p>Artículo 2. Del objeto. El fin del fideicomiso será la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor Vial San José-San Ramón”, la cual incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto, deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que para estos efectos rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia y cumplirá, en la medida de que técnicamente resulte posible, con las siguientes características generales mínimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. General Cañas Tramo 1: Tramo entre la Sabana hasta el intercambio de circunvalación a la altura del monumento del agua con tres carriles de ruedo y espaldones por sentido. 2. General Cañas Tramo 2: Tramo entre el intercambio de circunvalación a la altura del monumento del agua hasta el intercambio a la altura del Aeropuerto Juan Santamaría con cuatro carriles de ruedo y espaldones por sentido. 3. Bernardo Soto: Tramo entre el intercambio a la altura del Aeropuerto Juan Santamaría hasta San Ramón con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido. 4. Radial Río Segundo: Radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido. 5. Radial a Sarchí: Radial para conectar en forma directa la autopista Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, con al menos un carril de ruedo y espaldón por sentido. 	<p>Artículo 2. Del objeto. El fin del fideicomiso será la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor Vial San José-San Ramón”, la cual incluye la Ruta Nacional número 1 desde su inicio, hasta la intersección de San Ramón, inclusive. Deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que para estos efectos rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia, <u>considerando cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación “C”, según el estándar técnico vigente, para el diseño inicial.</u> <u>El Estado podrá determinar la inclusión en el fideicomiso de obra pública con servicio público, con base en estudios técnicos y financieros que lo justifiquen, de carreteras que comuniquen las intersecciones de la extensión indicada en este artículo de la Ruta Nacional número 1 con poblaciones a las que esta Ruta da acceso. Asimismo podrá el Estado determinar la inclusión de áreas de servicio que tengan acceso exclusivamente a través de la Ruta Nacional número 1, con el propósito de proporcionar instalaciones de descanso, alimentación y otros servicios para los usuarios de la carretera.</u></p>	<p>Artículo 2. Del objeto. El fin del fideicomiso será la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales”, la cual incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto, deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que para estos efectos rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia, considerando cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación “C”, según el estándar técnico vigente, para el diseño inicial y cumplirá, en la medida en que técnicamente sea viable, con las siguientes características generales mínimas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. General Cañas Tramo 1: Tramo entre la Sabana hasta el intercambio de circunvalación a la altura del Monumento del Agua con tres carriles de ruedo y espaldones por sentido. 2. General Cañas Tramo 2: Tramo entre el intercambio de circunvalación a la altura del Monumento del Agua hasta el intercambio a la altura del Aeropuerto Juan Santamaría con cuatro carriles de ruedo y espaldones por sentido. 3. Bernardo Soto: Tramo entre el intercambio a la altura del Aeropuerto Juan Santamaría hasta San Ramón con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido. 4. Radial Río Segundo: Radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido. 5. Radial a Sarchí: Radial para

<p>El diseño final de la obra comprenderá para cada tramo las obras complementarias que sean necesarias, incluyendo las vías radiales requeridas para garantizar la calidad del flujo vehicular de acuerdo con los estándares internacionales reconocidos en los convenios suscritos por el país en esta materia, utilizando el concepto de nivel de servicio y en relación a este a un nivel de servicio no inferior a la clasificación "C" según el estándar internacional en vigencia</p>		<p>conectar en forma directa la autopista Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, con al menos un carril de ruedo y espaldón por sentido.</p> <p>6. Tramo de intercambio con la Punta Sur de carretera Naranjo Florencia, según Ley N° 4476 del 3 de diciembre de 1969.</p> <p>7. Interconexión a Heredia: Para conectar la Autopista General Cañas, Ruta N° 1, con la Ruta N° 3 a través de las rutas N° 171, del Colegio Castella a la Ciudad de Heredia, y N° 129, de la Firestone a la Ciudad de San Joaquín de Flores. Las mismas contarán con al menos dos carriles de ruedo por sentido y los respectivos espaldones.</p> <p>El diseño de la obra comprenderá las obras complementarias y de servicio que sean necesarias, incluyendo las vías radiales requeridas para garantizar la calidad del flujo vehicular de acuerdo con los estándares internacionales reconocidos en los convenios suscritos por el país en esta materia.</p> <p>Este proyecto se ejecutará en dos etapas con el objetivo de proteger los flujos financieros del fideicomiso. La primera etapa se compone de las obras principales, las complementarias y de servicios que se requieran para las obras consignadas en los incisos 1, 2 y 3. La segunda etapa incluye las obras indicadas en los incisos 4, 5, 6 y 7; sin perjuicio de que el Fideicomiso considere pertinente incluir alguna de estas obras dentro de la primera etapa.</p> <p>Para los efectos de las</p>
--	--	---

		<p>radiales contenidas en los incisos del 4 al 7, su construcción deberá cumplir con los estudios técnicos y financieros que demuestren su viabilidad. Demostrada su viabilidad, los diseños finales para la ejecución de la construcción de las radiales indicadas deberán ser realizados en un plazo máximo de 3 años contados a partir de la vigencia de esta Ley, so pena de que su incumplimiento por parte de las autoridades pertinentes sea considerado falta grave.</p> <p>Tanto los estudios técnicos y financieros, como los diseños, serán financiados con recursos propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) según corresponda. Los costos de construcción y mantenimiento de estas radiales corresponderán al Fideicomiso creado mediante la presente Ley. El Fideicomiso podrá financiar dichas obras con un peaje específico ubicado en cada radial.</p> <p>La elaboración de los estudios técnicos y financieros, así como la elaboración de los diseños y la construcción de estas radiales, no retrasarán ni impedirán la construcción de los tramos descritos en los incisos 1, 2 y 3 del presente numeral.</p>
--	--	---

La preocupación fundamental en de este artículo 2 giró sobre la conveniencia o no de incluir nuevas obras al proyecto, dado que el MOPT argumentó que si se agregan nuevas obras al proyecto, se podría restar viabilidad financiera y eso implicaría costos de financiamiento mayores o dificultad para conseguir los recursos, asimismo, un incremento en las tasas de peaje.

Los diputados consideraron las nuevas obras como de gran necesidad para las comunidades que se estarían conectando al Corredor Principal, además, que las mismas se pueden considerar parte integral del proyecto y representan un incremento que no debería implicar una distorsión significativa en virtud de que éstas radiales o interconexiones van a generar un mayor flujo vehicular hacia y desde dicho corredor, aportando nuevos ingresos, y considerando también, que al eliminar la generación de excedentes para la construcción de obras conexas, lo que estaba contemplado en el proyecto original, se estaría garantizando ya sea una disminución en las tarifas de los peajes, o también algunos recursos que eventualmente podrían ser utilizados para el financiamiento parcial de dichas obras, solamente en caso de que fuese necesario. Es importante señalar que de esta forma, quedan implícitas obras que de otra manera no habría seguridad de que sean contempladas.

Por lo anterior, y después de mucha discusión, se logró una propuesta que incluye las nuevas obras, pero, de forma independiente, ya que se ejecutarán en dos etapas, para que no se distorcionen el proyecto original.

En el mismo sentido, se dispone que las nuevas obras deban contar tanto con la viabilidad técnica como financiera para ser construidas. Y en caso de que sí haya viabilidad, los diseños de las nuevas obras serán costeados por MOPT-CONAVI y deben estar listos antes de 3 años. El espíritu del legislador es que las nuevas obras puedan ser financiadas con su propio peaje.

Así también se establece que los estudios, los diseños y la construcción de las nuevas obras no deberán retrasar ni impedir la construcción del proyecto original, quedando claro que lo prioritario es construir el corredor principal San José – San Ramón.

Texto Sustitutivo	Propuesta MOPT	Texto Dictaminado
<p>Artículo 7.- De la tasa de peaje regente. Durante el plazo de vigencia del contrato de fideicomiso las tasas de peaje serán fijadas por el Fideicomiso. <u>La propuesta tarifaria será sometida a conocimiento de la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos para sus observaciones. Ésta tendrá un plazo no mayor a diez días hábiles para que emita su criterio considerando las siguientes variables:</u></p> <p>a) <u>Que las entidades que inviertan en el fideicomiso reciban una utilidad razonable por el uso de esos recursos;</u></p>	<p>Artículo 7.- De la tasa de peaje regente. Durante el plazo de vigencia del contrato de fideicomiso las tasas de peaje serán fijadas por el Fideicomiso.</p> <p><u>La propuesta y estructura tarifaria, así como los parámetros de ajuste tarifario y de evaluación de calidad del servicio, que se definan para el contrato de fideicomiso, deberán consultarse ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos. Ésta tendrá un plazo no mayor a diez días hábiles para que resuelva la gestión; transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que no</u></p>	<p>Artículo 8.- De la tasa de peaje regente. La estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como de evaluación de calidad del servicio, se incorporarán en el contrato de fideicomiso, los cuales deberán ser consultados ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos. Dicha institución tendrá un plazo máximo de diez días hábiles para rendir su criterio, el cual será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que la ARESEP no tiene objeciones.</p> <p>La estructura tarifaria y sus</p>

<p>b) <u>Que la tasa de peaje sea proporcional a la realidad económica y a los ingresos reales de la población que transita esta vía cotidianamente;</u></p> <p>c) <u>Que el plazo del Fideicomiso y el pago de las obligaciones asumidas por el Fideicomiso se adecuen a la necesidad de una tasa de peaje moderada por los factores económicos y sociales antes indicados.</u></p> <p><u>Que una vez atendidas las obligaciones financieras, permita la generación de excedentes para ser reinvertidos en las obras públicas conexas según lo dispuesto en la presente ley.</u></p>	<p><u>se tienen objeciones.</u></p> <p><u>Para ese análisis, se deberá definir una metodología orientada a garantizar el servicio al costo, en atención a la inversión de la obra y su operatividad.</u></p>	<p>parámetros de ajuste deberán garantizar el criterio de servicio al costo según lo que establezca la ARESEP para tal efecto.</p> <p>Durante el plazo de vigencia del contrato de fideicomiso las tasas de peaje serán fijadas por el fideicomitente a solicitud del fiduciario.</p> <p>Los reajustes de las tarifas y sus metodologías de revisión se fijarán en el contrato de fideicomiso.</p> <p>Para los efectos de esta ley se aplicará lo dispuesto en el artículo 233 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, denominado “Exención de pago de peajes”.</p> <p>Salvo para lo dispuesto en este artículo, se excluye el contrato de fideicomiso de la Ley N° 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.</p>
---	--	--

A partir de las observaciones recogidas en las respuestas a las consultas, se consideró conveniente eliminar varios aspectos, tales como la generación de excedentes para ser invertidos en obras conexas, y que la tasa de peaje sea proporcional a la realidad económica y a los ingresos reales de los usuarios tomando en cuenta factores sociales.

En su lugar, la norma se armonizó considerando los argumentos planteados en diferentes respuestas y tomando en cuenta también la redacción que sobre este tema está contenida en la Ley de Concesiones.

Los cambios relevantes son los siguientes:

- La metodología que define la estructura tarifaria y los mecanismos de ajuste serán consultados a la ARESEP, de forma vinculante, por única vez.

- Esta metodología debe ser incluida en el Contrato de Fideicomiso para que durante el plazo del fideicomiso, los peajes se actualicen de acuerdo con la misma, sin requerir aprobación de ARESEP.
- Se incorpora el criterio de servicio al costo en la definición de la estructura tarifaria y los mecanismos de ajuste con el propósito de que no haya excedentes.
- Se exime del pago de peaje a las ambulancias, patrullas, bomberos y vehículos de la policía y OIJ, según lo establece el artículo 233 de la Ley de Tránsito.

Texto Sustitutivo	Propuesta MOPT	Texto Dictaminado
<p>Artículo 10.- De la estructura. En el contrato de fideicomiso se establecerá la estructura administrativa que, como mínimo, deberá establecer un Comité Director, una Unidad Ejecutora, una Unidad Técnica Asesora, un Comité de Vigilancia y una Unidad de Proyectos de Obra Vial Conexa. El Comité de Vigilancia y la Unidad de Proyectos de Obra Vial Conexa deberán integrarse con al menos un representante de la organización 0 ciudadana Grupo Fundador del Foro de Occidente, a ser seleccionados por la Defensoría de los Habitantes.</p>	<p>Artículo 10.- De la estructura. <u>El fideicomiso deberá contar con una estructura organizativa, con recursos humanos y tecnológicos adecuados para gestionar y controlar eficientemente el proyecto, la cual será definida en el contrato de fideicomiso por las partes involucradas.</u> <u>El fideicomiso deberá contar con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, integrada por profesionales con idoneidad técnica y de reconocida solvencia moral, designadas por el mecanismo que se defina en el contrato de fideicomiso.</u></p>	<p>Artículo 11.- De la estructura. El fideicomiso deberá contar con una estructura organizativa, con recursos humanos y tecnológicos adecuados para gestionarlo, ejecutarlo y controlarlo eficientemente. Dicha estructura será definida en el contrato de fideicomiso por las partes involucradas. El fideicomiso deberá contar además con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, integrada por profesionales con idoneidad técnica y de reconocida solvencia moral, designados por un período y mecanismo que se definirá en el contrato de fideicomiso. Dicha estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, contará además con la participación de dos personas representantes de las organizaciones ciudadanas, respetando la paridad de género, cuyo único requisito es ser de reconocida solvencia moral, las cuales serán designadas por la Defensoría de los Habitantes, mediante mecanismo definido por esa institución, tomando en cuenta las sugerencias de las organizaciones ciudadanas</p>

		<p>interesadas.</p> <p>El órgano de fiscalización, supervisión y vigilancia deberá convocar, como mínimo, una vez cada seis meses, a la ciudadanía general para explicar los avances de la obra y atender las consultas que se presenten, como parte de un proceso transparente de rendición de cuentas.</p>
--	--	---

La obra de infraestructura vial que se pretende construir con este modelo de gestión es mucho mayor que las obras hasta ahora construidas en el país y consecuentemente, con un costo muy significativo, por lo que se requiere asegurar que haya un buen gobierno corporativo que logre acometer la obra con eficiencia y transparencia.

Para este artículo se acogió la propuesta del MOPT, porque se consideró que asegura un control del fideicomiso efectivo en la medida en que tenga una estructura con los recursos adecuados, pero se evitó definir aspectos de esa estructura organizativa, que son propios del contrato de fideicomiso.

No obstante, se quiso asegurar la supervisión y vigilancia definiendo en el fideicomiso no solo una estructura integrada por profesionales calificados que tengan los suficientes conocimientos técnicos y con reconocida solvencia moral, que brinden seguridad y transparencia acerca del desenvolvimiento del fideicomiso, sino también una participación ciudadana en el control del proyecto.

Por ello se adicionaron a la propuesta del MOPT, dos últimos párrafos con una redacción que garantiza la participación ciudadana dentro de la estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, estableciendo además un mecanismo de rendición de cuentas a la ciudadanía.

Texto Sustitutivo	Propuesta MOPT	Texto Dictaminado
<p>Artículo 19. Refórmese el inciso 5) del artículo 61 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, N° 1644, y sus reformas, de 26 de setiembre de 1953. El texto dirá:</p> <p>“Artículo 61.- Los bancos comerciales podrán efectuar operaciones de crédito y hacer inversiones para los siguientes fines:</p>	<p>Mantuvo la misma propuesta</p>	<p>Artículo 18. Reforma a otras leyes.</p> <p>Inciso a) Refórmese el inciso 5) del artículo 61 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, N° 1644, y sus reformas, de 26 de setiembre de 1953. El texto dirá:</p> <p>“Artículo 61.- Los bancos comerciales podrán</p>

<p>[...]</p> <p>5) Para la ejecución de las operaciones normales basadas en las necesidades financieras del Estado y de las demás instituciones de derecho público, hasta por un monto que no podrá exceder en su conjunto, para cada banco comercial del Estado, el Banco Popular y de Desarrollo Comunal y cada banco privado domiciliado en el país, del veinte por ciento (20%) de su capital y sus reservas. Se exceptúan del límite de crédito anterior, los préstamos que se hagan a las siguientes instituciones autónomas: el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) y las garantías sobre créditos que se otorguen en el exterior a dicha Institución; el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA), en cuanto a los requerimientos de créditos destinados al desarrollo y la construcción de alcantarillado y tratamiento de aguas y de servicio de agua potable que atiende; la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), cuando los recursos se destinen a la construcción de infraestructura hospitalaria, clínicas, Equipos básicos de atención integral en salud (Ebais) y su equipamiento. Igualmente se exceptúan del límite de crédito anterior para cada banco comercial del Estado, el Banco Popular y de Desarrollo Comunal y cada banco privado domiciliado en el país, y se autoriza a destinar hasta un cuarenta por ciento (40%) de su capital y reservas en operaciones de financiamiento de Obra Pública que mediante la vía del fideicomiso promueva la Administración Pública en proyectos de interés nacional. En los casos anteriormente</p>		<p>efectuar operaciones de crédito y hacer inversiones para los siguientes fines:</p> <p>[...]</p> <p>5) Para la ejecución de las operaciones normales basadas en las necesidades financieras del Estado y de las demás instituciones de derecho público, hasta por un monto que no podrá exceder en su conjunto, para cada banco comercial del Estado, el Banco Popular y de Desarrollo Comunal y cada banco privado domiciliado en el país, del veinte por ciento (20%) de su capital y sus reservas. Se exceptúan del límite de crédito anterior, los préstamos que se hagan a las siguientes instituciones autónomas: el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) y las garantías sobre créditos que se otorguen en el exterior a dicha Institución; el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA), en cuanto a los requerimientos de créditos destinados al desarrollo y la construcción de alcantarillado y tratamiento de aguas y de servicio de agua potable que atiende; la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), cuando los recursos se destinen a la construcción de infraestructura hospitalaria, clínicas, Equipos básicos de atención integral en salud (Ebais) y su equipamiento; las municipalidades, siempre que los recursos se utilicen para el desarrollo y la ampliación de servicios municipales que se contrapresten por una tasa o precio según el artículo 74 del Código Municipal, Ley N° 7794 y sus reformas, o en infraestructura municipal, siempre y cuando se demuestre de dónde se obtendrán los ingresos que</p>
--	--	---

<p>exceptuados, se aplicarán las disposiciones del artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica. N° 7558 de 3 de noviembre de 1995 y sus reformas.</p>		<p>puedan cubrir las amortizaciones y los gastos por intereses correspondientes. Asimismo, se exceptúan del límite de crédito anterior, los préstamos que se hagan a los fideicomisos para el financiamiento de proyectos de Obra Pública que promueva la Administración Pública.</p> <p>En los casos anteriormente exceptuados, se aplicarán las disposiciones del artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica. N° 7558 de 3 de noviembre de 1995 y sus reformas.”</p> <p>Inciso b) Refórmese el artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, N° 7558, y sus reformas. El texto dirá:</p> <p>“ARTÍCULO 135.- Límites de las operaciones</p> <p>El Consejo Directivo de la Superintendencia establecerá los límites de las operaciones activas, directas o indirectas, que los intermediarios financieros podrán realizar con cada persona natural o jurídica, en cada una de las modalidades de sus operaciones y en el conjunto de todas ellas.</p> <p>El límite máximo será de la suma equivalente al veinte por ciento (20%) del capital suscrito y pagado, así como de las reservas patrimoniales no redimibles de la entidad financiera. Sin exceder los límites máximos que establezca el Consejo Directivo, dentro de los parámetros anteriores, las entidades podrán fijar, internamente, sus propios máximos. En el caso del Banco</p>
---	--	---

		<p>Hipotecario de la Vivienda (Banhvi), la Superintendencia General de Entidades Financieras (Sugef) podrá autorizar que el límite máximo sea del cuarenta por ciento (40%). En este caso, la Superintendencia fiscalizará que el aumento del cuarenta por ciento (40%) no implique que el Banhvi pueda discriminar entre las diferentes mutuales del país.</p> <p>Se exceptúan del límite del máximo establecido en el párrafo anterior, las operaciones y las inversiones que realicen los intermediarios financieros en el Banco Central, el Ministerio de Hacienda y en deuda soberana de países con calificación de grado de inversión igual o superior a AA.</p> <p>Las operaciones activas, directas e indirectas, realizadas con grupos de interés económico deberán computarse dentro de los límites establecidos, según estas disposiciones. El Consejo Directivo de la Sugef definirá, mediante reglamento, el concepto de grupo de interés económico y establecerá sus regulaciones.</p> <p>Se exceptúan del límite establecido en el párrafo anterior, las operaciones activas, directas e indirectas, realizadas con el grupo de interés económico en el que participe el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), las que tendrán como límite máximo el treinta por ciento (30%) del capital suscrito y pagado, así como de las reservas patrimoniales no redimibles de la entidad financiera; asimismo se exceptúan las operaciones activas, directas e indirectas, realizadas con los fideicomisos para el</p>
--	--	--

		<p>financiamiento de proyectos de Obra Pública que promueva la Administración Pública, las que tendrán como límite máximo el cuarenta por ciento (40%) del capital suscrito y pagado, así como de las reservas patrimoniales no redimibles de la entidad financiera, siendo que cada fideicomiso tendrá límite independiente de los otros fideicomisos de obra pública. Para el financiamiento a estos fideicomisos, la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF) recomendará al CONASSIF autorizar el incremento gradual a partir del 25% hasta que el límite máximo alcance el cuarenta por ciento (40%). En este caso, la Superintendencia fiscalizará que el aumento no comprometa la estabilidad y solvencia de las entidades financieras y que dichas operaciones se realicen dentro de un marco apropiado de gestión de los riesgos y transparencia.</p> <p>El total del financiamiento a empresas o a grupos de interés económico vinculados a la entidad financiera, por propiedad o gestión, según los criterios que el reglamento defina, no podrá exceder del ochenta por ciento (80%) del capital social suscrito y pagado y las reservas patrimoniales no redimibles de esta.”</p>
--	--	--

En relación con esta modificación al inciso 5 del artículo 61 de la Ley de Sistema Bancario Nacional, sugiriendo elevar el tope de las operaciones de crédito e inversiones en el Estado, que se permite hacer a los bancos del Sistema Financiero Nacional, pasando del 20% al 40% cuando se trata de obra pública que mediante la vía del fideicomiso promueva la Administración Pública.

Esta modificación causó preocupación a las autoridades del Banco Central, o CONASSIF y principalmente a la SUGEF, principalmente por la pérdida de control sobre el riesgo de concentración de crédito que esto conllevaría.

Después de múltiples reuniones de trabajo con representantes de los bancos y autoridades supervisoras, se logró una redacción consensuada que permite elevar el tope al 40% pero, bajo un esquema de supervisión que permitirá a la SUGEF y al CONASSIF velar por la estabilidad y la solvencia de las entidades financieras, ejerciendo la regulación necesaria para que una vez superado el 25% y hasta llegar al tope del 40%, este tipo de operaciones se realicen enteramente dentro de un marco apropiado de gestión de los riesgos, para ello fue necesario modificar también el artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central.

VII. RECOMENDACION

La construcción de la Carretera a San Ramón es una obra de infraestructura vial de interés nacional y desde luego de gran interés para los ciudadanos de las comunidades de occidente, que desde hace muchos años esperan con urgencia la ampliación y reconstrucción de esta importante carretera.

Es necesario reconocer que esta iniciativa de ley surge de la organización de muchos ciudadanos que pasaron “de una Protesta a una Propuesta”.

Este proyecto de ley representa también un nuevo Modelo de Gestión para la construcción de Obra Pública Vial lo suficientemente ágil, seguro y transparente para que este país pueda acelerar el paso en materia de construcción de infraestructura. Se trata de un modelo de gestión diferente al de Concesión de Obra Pública al Sector Privado y al tradicional, que son los Créditos Externos que hace el Estado.

Algo muy importante en este nuevo Modelo de Gestión es la agilidad que se busca mediante procesos más efectivos respecto de la actividad contractual, las expropiaciones, la viabilidad ambiental, la relocalización de los servicios públicos, y la definición de las tarifas de peaje, entre otros.

A través de este modelo de gestión se garantiza la atracción de recursos, tanto nacionales como internacionales, para el financiamiento de esta y otras obras de infraestructura pública.

Sin duda alguna, este proceso va rendir muchos frutos para que Costa Rica avance con mayor agilidad en el desarrollo de nuevas obras de infraestructura pública, lo que se traducirá en mayor competitividad como país, mayor producción, mayor cantidad de empleos, y desde luego, todo esto dinamizará nuestra economía interna e impactará positivamente la reducción de la pobreza.

Este modelo significa la convergencia de los intereses de la sociedad civil organizada con los del Estado en función de objetivos comunes. Significa también el acuerdo legislativo, pluralista y unánime, alcanzado en la Comisión de Asuntos Económicos para dar continuidad a este movimiento social, comunitario, inédito, de esfuerzo ciudadano.

Por todo lo expuesto, los suscritos, diputadas y diputados miembros de la Comisión de Asuntos Económicos rendimos el presente Dictamen Afirmativo Unánime sobre este proyecto, y recomendamos al Pleno Legislativo su aprobación a la iniciativa de ley que se adjunta.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE
LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

DECRETA:

**LEY DE DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA CORREDOR VIAL
SAN JOSÉ SAN RAMÓN Y SUS RADIALES MEDIANTE FIDEICOMISO**

Capítulo I – Sobre la constitución y objeto del fideicomiso

ARTÍCULO 1.- Autorización al Poder Ejecutivo a constituir un fideicomiso de obra pública con servicio público.

Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a constituir 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”, la cual comprende el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela.

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 de este fideicomiso será refrendado por la Contraloría General de la República de conformidad con la normativa vigente.

ARTÍCULO 2.- Del objeto.

El fin del fideicomiso será la construcción de la obra pública con servicio público denominada "Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales", la cual incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto, deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que para estos efectos rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia, considerando cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación "C", según el estándar técnico vigente, para el diseño inicial y cumplirá, en la medida en que técnicamente sea viable, con las siguientes características generales mínimas:

1. General Cañas Tramo 1: Tramo entre la Sabana hasta el intercambio de circunvalación a la altura del Monumento del Agua con tres carriles de ruedo y espaldones por sentido.
2. General Cañas Tramo 2: Tramo entre el intercambio de circunvalación a la altura del Monumento del Agua hasta el intercambio a la altura del Aeropuerto Juan Santamaría con cuatro carriles de ruedo y espaldones por sentido.
3. Bernardo Soto: Tramo entre el intercambio a la altura del Aeropuerto Juan Santamaría hasta San Ramón con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido.
4. Radial Río Segundo: Radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido.
5. Radial a Sarchí: Radial para conectar en forma directa la autopista Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, con al menos un carril de ruedo y espaldón por sentido.
6. Tramo de intercambio con la Punta Sur de carretera Naranjo Florencia, según Ley N° 4476 del 3 de diciembre de 1969.
7. Interconexión a Heredia: Para conectar la Autopista General Cañas, Ruta N° 1, con la Ruta N° 3 a través de las rutas N° 171, del Colegio Castella a la Ciudad de Heredia, y N° 129, de la Firestone a la Ciudad de San Joaquín de Flores. Las mismas contarán con al menos dos carriles de ruedo por sentido y los respectivos espaldones.

El diseño de la obra comprenderá las obras complementarias y de servicio que sean necesarias, incluyendo las vías radiales requeridas para garantizar la calidad del flujo vehicular de acuerdo con los estándares internacionales reconocidos en los convenios suscritos por el país en esta materia.

Este proyecto se ejecutará en dos etapas con el objetivo de proteger los flujos financieros del fideicomiso. La primera etapa se compone de las obras principales, las complementarias y de servicios que se requieran para las obras consignadas en los incisos 1, 2 y 3. La segunda etapa incluye las obras indicadas en los incisos 4, 5, 6 y 7; sin perjuicio de que el Fideicomiso considere pertinente incluir alguna de estas obras dentro de la primera etapa.

Para los efectos de las radiales contenidas en los incisos del 4 al 7, su construcción deberá cumplir con los estudios técnicos y financieros que demuestren su viabilidad. Demostrada su viabilidad, los diseños finales para la ejecución de la construcción de las radiales indicadas deberán ser realizados en un plazo máximo de 3 años contados a partir de la vigencia de esta Ley, so pena de que su incumplimiento por parte de las autoridades pertinentes sea considerado falta grave.

Tanto los estudios técnicos y financieros, como los diseños, serán financiados con recursos propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) según corresponda. Los costos de construcción y mantenimiento de estas radiales corresponderán al Fideicomiso creado mediante la presente Ley. El Fideicomiso podrá financiar dichas obras con un peaje específico ubicado en cada radial.

La elaboración de los estudios técnicos y financieros, así como la elaboración de los diseños y la construcción de estas radiales, no retrasarán ni impedirán la construcción de los tramos descritos en los incisos 1, 2 y 3 del presente numeral.

Capítulo II – Autorización de aportes y patrimonio del fideicomiso

ARTÍCULO 3.- Autorización al Sector Público para invertir recursos en el fideicomiso de obra pública con servicio público

Autorícese a las instituciones de la Administración Central, constituida por el Poder Ejecutivo y sus dependencias, de la Administración Pública Descentralizada y las empresas públicas del Estado, así como a las empresas públicas no Estatales, a las Municipalidades, a los Bancos del Sistema Bancario Nacional y a los operadores de pensiones de capital público respecto a los fondos que administran, a invertir recursos en este fideicomiso de obra pública con servicio público, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando en cada caso, la normativa aplicable.

ARTÍCULO 4.- Sobre el patrimonio del fideicomiso.

El patrimonio del Fideicomiso podrá constituirse con los siguientes aportes:

- a) Derechos de uso de la vía, estudios técnicos, diseños, planos constructivos y cualquier otro tipo de elemento técnico o de propiedad intelectual que pertenezcan al Estado, que ya existan o llegaren a existir con referencia a este corredor vial, a efectos de que sea empleado en la concretización de la obra.
- b) Cualquier otro aporte realizado por el Fideicomitente.

ARTÍCULO 5.- Autorización al Poder Ejecutivo para ceder los derechos de cobro del peaje.

Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) a ceder los derechos de cobro y recaudación de las tarifas de peaje y los ingresos provenientes de estos al fideicomiso, así como los provenientes de arrendamientos de espacios, áreas comerciales adyacentes y cualquier otro ingreso que genere la operación efectiva del Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales.

ARTÍCULO 6.- Sobre el origen de los fondos del fideicomiso.

El origen de los fondos para el financiamiento del fideicomiso serán los siguientes:

- a) Préstamos que otorguen los Bancos del Sistema Bancario Nacional o entidades financieras internacionales.
- b) Inversiones de las instituciones públicas que se indican en el artículo tercero de la presente ley; así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo hiciera del presupuesto nacional.
- c) Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando en cada caso, la normativa financiera aplicable.

Capítulo III.- De la utilización de flujos por concepto de peajes presentes y futuros durante el fideicomiso

ARTÍCULO 7. – Sobre la administración de los ingresos.

La recaudación y administración de las tasas o peajes del Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales, así como de los ingresos generados por obras y servicios conexos son responsabilidad del Fideicomiso, estos flujos económicos presentes y futuros se destinarán de la siguiente manera:

- a) Para realizar el pago de las cuotas de las obligaciones adquiridas por el Fideicomiso, para la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales”, las cuales incluyen principal, intereses y comisiones establecidas en los documentos contractuales.
- b) Para el pago de las obligaciones sobre los mecanismos financieros que se fueran a utilizar.
- c) Para el pago de los costos operativos y administrativos del Fideicomiso.
- d) Para el pago de las pólizas de seguro que sean requeridas para la operación del Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales.
- e) Para capitalizar un fondo que acumule los recursos necesarios para garantizar la operatividad de la obra durante todo el plazo del fideicomiso.

ARTÍCULO 8.- De la tasa de peaje regente.

La estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como de evaluación de calidad del servicio, se incorporarán en el contrato de fideicomiso, los cuales deberán ser consultados ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos. Dicha institución tendrá un plazo máximo de diez días hábiles para rendir su criterio, el cual será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que la ARESEP no tiene objeciones.

La estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste deberán garantizar el criterio de servicio al costo según lo que establezca la ARESEP para tal efecto.

Durante el plazo de vigencia del contrato de fideicomiso las tasas de peaje serán fijadas por el fideicomitente a solicitud del fiduciario.

Los reajustes de las tarifas y sus metodologías de revisión se fijarán en el contrato de fideicomiso.

Para los efectos de esta ley se aplicará lo dispuesto en el artículo 233 de la Ley 9078, Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, denominado "Exención de pago de peajes".

Salvo para lo dispuesto en este artículo, se excluye el contrato de fideicomiso de la Ley N° 7593 del 9 de agosto de 1996 y sus reformas, Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Capítulo IV.- Del contrato de fideicomiso

ARTÍCULO 9.- Del plazo.

El plazo del Fideicomiso será de hasta treinta años, al término del cual traspasará al Estado su patrimonio y todos los bienes y derechos que se le hayan cedido.

ARTÍCULO 10.- De las partes.

En el contrato de fideicomiso fungirán como partes:

- a) El Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Consejo Nacional de Vialidad que serán Fideicomitentes.
- b) Un banco del Sistema Bancario Nacional sujeto a la supervisión de la Superintendencia General de Entidades Financieras, que fungirá como Fiduciario.
- c) El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad, así como entidades crediticias e inversionistas tenedores de valores emitidos por el fideicomiso, que serán Fideicomisarios.

Una vez finalizado el plazo del fideicomiso o cancelada la deuda, el Poder Ejecutivo recibirá el retorno efectivo de los flujos por tasas de peaje, que serán previamente readecuados en sus tarifas, de modo que mantenga provisión para otorgar mantenimiento a la carretera. También recibirá la administración del corredor vial. El corredor vial deberá entregarse al Poder Ejecutivo en condiciones óptimas, para lo cual, el contrato de fideicomiso deberá definir los requisitos técnicos para su recepción definitiva.

ARTÍCULO 11.- De la estructura.

El fideicomiso deberá contar con una estructura organizativa, con recursos humanos y tecnológicos adecuados para gestionarlo, ejecutarlo y controlarlo eficientemente. Dicha estructura será definida en el contrato de fideicomiso por las partes involucradas.

El fideicomiso deberá contar además con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, integrada por profesionales con idoneidad técnica y de reconocida solvencia moral, designados por un período y mecanismo que se definirá en el contrato de fideicomiso.

Dicha estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, contará además con la participación de dos personas representantes de las organizaciones ciudadanas, respetando la paridad de género, cuyo único requisito es ser de reconocida solvencia moral, las cuales serán designadas por la Defensoría de los Habitantes, mediante mecanismo definido por esa institución, tomando en cuenta las sugerencias de las organizaciones ciudadanas interesadas.

El órgano de fiscalización, supervisión y vigilancia deberá convocar, como mínimo, una vez cada seis meses, a la ciudadanía general para explicar los avances de la obra y atender las consultas que se presenten, como parte de un proceso transparente de rendición de cuentas.

Capítulo V.- Régimen especial

ARTÍCULO 12.- De la actividad presupuestaria y contractual.

El Fideicomiso elaborará anualmente el presupuesto y lo remitirá a la Contraloría General de la República.

El contrato de fideicomiso así como su actividad contractual estarán sujetos a los principios esenciales de contratación administrativa y al control posterior por parte de la Contraloría General de la República. La actividad contractual desplegada por el fiduciario también estará sujeta a los principios generales que rigen la contratación administrativa.

El Fideicomiso adjudicará las contrataciones que promueva a través de la estructura organizativa y en resguardo del principio de doble instancia, garantizará la revisión de lo actuado mediante la interposición de recursos de revisión ante la estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia definida en el contrato de fideicomiso.

ARTÍCULO 13.- De la relocalización de servicios públicos.

En todo lo relacionado con el objeto del presente fideicomiso, será responsabilidad de las instituciones prestatarias de servicios públicos competentes, realizar la relocalización de los servicios públicos, conforme a sus competencias y zonas de acción.

Para cumplir esta disposición, el Fideicomiso coordinará con las instituciones prestatarias del servicio público, desde el inicio del proceso de anteproyecto de la obra, para efectos de facilitar su programación y una vez concluidos los diseños definitivos, comunicará a la institución prestataria del servicio público competente, los diseños de la obra de infraestructura vial, o bien, el comunicado oficial de solicitud de trabajos de relocalización por realizar, así como el plazo en que dichas acciones y obras deberán ser realizadas. Lo anterior, para que las instituciones prestatarias de servicios públicos, procedan con las relocalizaciones respectivas, dentro del plazo indicado, el cual será contado a partir del día hábil siguiente de realizada la comunicación oficial.

El costo de los diseños y las obras de relocalización que se deban realizar de acuerdo con los diseños de la obra, será asumido por el fideicomiso, en el tanto la ejecución de las obras físicas en el derecho de vía, tendientes a realizar dichas relocalizaciones, se realicen de acuerdo con el plazo indicado en el párrafo anterior. Cuando las obras físicas para la relocalización de servicios públicos en el derecho de vía, no sean ejecutadas de acuerdo con el plazo indicado en el párrafo anterior, la institución prestataria del servicio público competente, cancelará la totalidad del costo de los diseños y las obras de relocalización.

Por medio de esta Ley, se autoriza a todas las instituciones responsables de la reubicación de servicios públicos, para que realicen todas las gestiones necesarias para la modificación en los programas de trabajo y reajuste, y la modificación de las partidas presupuestarias de cada institución, así mismo para que las obras de relocalización definidas para este proyecto, se realicen mediante contratación directa concursada, según las reglas del procedimiento de contratación directa de escasa cuantía.

ARTÍCULO 14.- De las expropiaciones.

Los procedimientos de adquisiciones directas de bienes y/o derechos inmuebles y las expropiaciones correspondientes a estos, deberán realizarse en la forma más expedita posible y se considerarán de interés público.

Para los efectos anteriores, se observarán las disposiciones respectivas de la Ley de Expropiaciones, Ley N° 7495, procurando la mayor celeridad.

En el caso de que sea necesario llevar el trámite de adquisición al proceso jurisdiccional de expropiación por parte del expropiante, una vez efectuado el depósito del monto del avalúo administrativo ante el órgano jurisdiccional correspondiente, este deberá en un plazo máximo de tres días hábiles, dictar la resolución de entrada en posesión, la cual será notificada a los propietarios o poseedores, quienes tendrán un plazo de hasta quince días hábiles para desalojar o desocupar el bien inmueble. La resolución que se emita no tendrá recurso alguno en sede judicial, pudiéndose entrar en posesión de manera inmediata.

ARTÍCULO 15.- Procedimiento de evaluación de impacto ambiental y viabilidad ambiental.

Las actividades, las obras o el proyecto como un todo que desarrolle el fideicomiso deberán cumplir la evaluación de impacto ambiental por medio de trámites expeditos, con el fin de satisfacer el fin público y cumplir los objetivos para los cuales se aprobó la presente Ley. Se deberá realizar una evaluación ambiental de conformidad con el artículo 17 de la Ley orgánica del ambiente, N.º 7554. La Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena), por ser el órgano competente, establecerá por medio de resolución administrativa, en un plazo máximo de ocho días hábiles, los términos de referencia ambiental, estos últimos tendrán carácter de estudios específicos, asimismo, indicará el instrumento de evaluación correspondiente. La Setena deberá colaborar con la redacción de los instrumentos de evaluación ambiental, si así se requiere por parte del Fideicomiso, al amparo de la normativa tutelar ambiental. Se exceptúan al fideicomiso del pago de las de tarifas de servicios brindados por la Setena. Se exceptúan además las actividades, las obras o los proyectos que se ejecuten por el fideicomiso, de la publicación establecida en el artículo 22 de la Ley orgánica del ambiente, N.º 7554.

Recibida la totalidad de la información y los estudios requeridos, la Setena contará con un plazo hasta veinte días hábiles para emitir la resolución administrativa donde se otorga o rechaza la viabilidad ambiental. Esta resolución administrativa deberá ser notificada a la Dirección General de Geología y Minas, y a las partes legitimadas en el expediente administrativo.

ARTÍCULO 16.- Declaratoria de interés público.

Se declara de interés y utilidad pública la presente ley, así como el fideicomiso establecido en su artículo 1.

ARTÍCULO 17.- Exoneración.

Se eximen de todo pago las operaciones del fideicomiso por concepto de timbres, avalúos, impuestos de inscripción de la constitución, endoso, cancelación de hipotecas, impuesto de contratos de prenda, pago de derechos de registro, así como de cualquier tasa o impuesto de carácter nacional o municipal.

Las adquisiciones de obras, bienes y servicios no estarán sujetas al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones ni derechos, en la medida en que las contrataciones se realicen con estricto apego a esta Ley y se incorporen al fideicomiso.

Capítulo VII.- Reformas a otras leyes conexas.

ARTÍCULO 18.- Reforma a otras leyes.

Inciso a) Refórmese el inciso 5) del artículo 61 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, N° 1644, y sus reformas, de 26 de setiembre de 1953. El texto dirá:

“Artículo 61.-

Los bancos comerciales podrán efectuar operaciones de crédito y hacer inversiones para los siguientes fines:

[...]

- 5) Para la ejecución de las operaciones normales basadas en las necesidades financieras del Estado y de las demás instituciones de derecho público, hasta por un monto que no podrá exceder en su conjunto, para cada banco comercial del Estado, el Banco Popular y de Desarrollo Comunal y cada banco privado domiciliado en el país, del veinte por ciento (20%) de su capital y sus reservas. Se exceptúan del límite de crédito anterior, los préstamos que se hagan a las siguientes instituciones autónomas: el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) y las garantías sobre créditos que se otorguen en el exterior a dicha Institución; el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA), en cuanto a los requerimientos de créditos destinados al desarrollo y la construcción de alcantarillado y tratamiento de aguas y de servicio de agua potable que atiende; la Caja Costarricense de Seguro

Social (CCSS), cuando los recursos se destinen a la construcción de infraestructura hospitalaria, clínicas, Equipos básicos de atención integral en salud (Ebais) y su equipamiento; las municipalidades, siempre que los recursos se utilicen para el desarrollo y la ampliación de servicios municipales que se contrapresten por una tasa o precio según el artículo 74 del Código Municipal, Ley N° 7794 y sus reformas, o en infraestructura municipal, siempre y cuando se demuestre de dónde se obtendrán los ingresos que puedan cubrir las amortizaciones y los gastos por intereses correspondientes. Asimismo, se exceptúan del límite de crédito anterior, los préstamos que se hagan a los fideicomisos para el financiamiento de proyectos de Obra Pública que promueva la Administración Pública.

En los casos anteriormente exceptuados, se aplicarán las disposiciones del artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica. N° 7558 de 3 de noviembre de 1995 y sus reformas.”

Inciso b) Refórmese el artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica, N° 7558, y sus reformas. El texto dirá:

“Artículo 135.- Límites de las operaciones

El Consejo Directivo de la Superintendencia establecerá los límites de las operaciones activas, directas o indirectas, que los intermediarios financieros podrán realizar con cada persona natural o jurídica, en cada una de las modalidades de sus operaciones y en el conjunto de todas ellas.

El límite máximo será de la suma equivalente al veinte por ciento (20%) del capital suscrito y pagado, así como de las reservas patrimoniales no redimibles de la entidad financiera. Sin exceder los límites máximos que establezca el Consejo Directivo, dentro de los parámetros anteriores, las entidades podrán fijar, internamente, sus propios máximos. En el caso del Banco Hipotecario de la Vivienda (Banhvi), la Superintendencia General de Entidades Financieras (Sugef) podrá autorizar que el límite máximo sea del cuarenta por ciento (40%). En este caso, la Superintendencia fiscalizará que el aumento del cuarenta por ciento (40%) no implique que el Banhvi pueda discriminar entre las diferentes mutuales del país.

Se exceptúan del límite del máximo establecido en el párrafo anterior, las operaciones y las inversiones que realicen los intermediarios financieros en el Banco Central, el Ministerio de Hacienda y en deuda soberana de países con calificación de grado de inversión igual o superior a AA.

Las operaciones activas, directas e indirectas, realizadas con grupos de interés económico deberán computarse dentro de los límites establecidos, según estas disposiciones. El Consejo Directivo de la Sugef definirá, mediante reglamento, el concepto de grupo de interés económico y establecerá sus regulaciones.

Se exceptúan del límite establecido en el párrafo anterior, las operaciones activas, directas e indirectas, realizadas con el grupo de interés económico en el que participe el

Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), las que tendrán como límite máximo el treinta por ciento (30%) del capital suscrito y pagado, así como de las reservas patrimoniales no redimibles de la entidad financiera; asimismo se exceptúan las operaciones activas, directas e indirectas, realizadas con los fideicomisos para el financiamiento de proyectos de Obra Pública que promueva la Administración Pública, las que tendrán como límite máximo el cuarenta por ciento (40%) del capital suscrito y pagado, así como de las reservas patrimoniales no redimibles de la entidad financiera, siendo que cada fideicomiso tendrá límite independiente de los otros fideicomisos de obra pública. Para el financiamiento a estos fideicomisos, la Superintendencia General de Entidades Financieras (SUGEF) recomendará al CONASSIF autorizar el incremento gradual a partir del 25% hasta que el límite máximo alcance el cuarenta por ciento (40%). En este caso, la Superintendencia fiscalizará que el aumento no comprometa la estabilidad y solvencia de las entidades financieras y que dichas operaciones se realicen dentro de un marco apropiado de gestión de los riesgos y transparencia.

El total del financiamiento a empresas o a grupos de interés económico vinculados a la entidad financiera, por propiedad o gestión, según los criterios que el reglamento defina, no podrá exceder del ochenta por ciento (80%) del capital social suscrito y pagado y las reservas patrimoniales no redimibles de esta”.

Dado en la Sala de Sesiones de la Comisión Permanente Ordinaria de Asuntos Económicos, San José a los quince días del mes de octubre del año dos mil catorce.

Gonzalo Ramírez Zamora
Presidente

Lorelly Trejos Salas
Secretaria

Michael Jake Arce Sancho

José Francisco Camacho Leiva

Otto Guevara Guth

Nidia Jiménez Vásquez

Juan Rafael Marín Quirós

Humberto Vargas Corrales

Víctor Hugo Morales Zapata
Diputadas (os)