

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

**PROYECTO DE LEY**

**DE DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA “CORREDOR VIAL  
SAN JOSÉ SAN RAMÓN” MEDIANTE FIDEICOMISO**

**VARIOS SEÑORES DIPUTADOS  
Y SEÑORAS DIPUTADAS**

**EXPEDIENTE N.º 18.887**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS**

## **PROYECTO DE LEY**

### **DE DESARROLLO DE OBRA PÚBLICA “CORREDOR VIAL SAN JOSÉ SAN RAMÓN” MEDIANTE FIDEICOMISO**

**Expediente N.º 18.887**

#### **ASAMBLEA LEGISLATIVA:**

En atención a la urgente necesidad nacional de atender los problemas técnico infraestructurales del corredor vial San José - San Ramón y claros en la búsqueda de soluciones a la problemática que genera el desplazamiento actual por la vía de cita, y tomando como base de discusión las siguientes consideraciones:

- 1)** Que el denominado Corredor Vial San José - San Ramón, compuesto por las carreteras: General Cañas y Bernardo Soto, es parte fundamental de la vía Interamericana y constituye la principal y estratégicamente más significativa infraestructura vial de Costa Rica.
- 2)** Que esta vía soporta una carga vehicular de aproximadamente noventa mil vehículos por día.
- 3)** Que esta ruta es utilizada como principal vía de comunicación por una significativa población de la Gran Área Metropolitana y del resto del país y por ella transcurre gran parte de la producción nacional y de la mercadería en tránsito por el corredor vial centroamericano.
- 4)** Que este corredor vial se desempeña como la ruta alterna para la carretera veintisiete otorgada bajo régimen de concesión.
- 5)** Que recientemente la opinión pública se opuso a que este corredor vial San José - San Ramón fuese dado en concesión pública y solicitó al Gobierno costarricense que esta vía se mantenga bajo dominio y posesión del Estado.
- 6)** Que el corredor vial San José - San Ramón se encuentra a la fecha, especialmente en el tramo intersección Manolos y San Ramón, en condiciones de franco y alarmante deterioro y con pocas acciones de mantenimiento y señalización. Esta situación torna riesgosa la circulación vehicular misma y consecuentemente impone un riesgo considerable para todos los que transitan por dicha vía.
- 7)** Que aunado a lo anterior, el corredor vial en toda su extensión resulta insuficiente para las demandas de flujo vehicular actual y futuro,

debiendo enfrentarse en varios segmentos del día, situaciones de colapso e insuficiencia vial.

**8)** Que resulta urgente y de evidente interés nacional, avocarse a una expedita intervención estructural de este corredor vial de modo que se amplíe su capacidad, se reconstruya su estructura, se señalice adecuadamente y se modernicen íntegramente, los servicios que ofrece al país y a las comunidades que comunica. Esto de forma tal que se constituya en una ruta moderna y acorde a las necesidades de desarrollo del país en general.

**9)** Que la Administración Central carece de los recursos económicos necesarios y suficientes para asumir el desarrollo y modernización de este corredor vial y habiendo sido rechazada la opción de concesionarla, lo procedente es que el Estado busque la forma de atender el interés público de lograr con urgencia la restauración, desarrollo y modernización de esta vía.

**10)** Que la sociedad civil ha propuesto 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, instrumento que dé la posibilidad de captar recursos económicos disponibles en entes públicos de la administración descentralizada y que de otra manera podrían ser invertidos en otros proyectos ajenos al desarrollo e interés nacional.

**11)** Que el desarrollo de obra pública mediante contrato de fideicomiso que capte recursos frescos existentes en las mismas instituciones y órganos de la Administración descentralizada, constituyen una hipótesis viable y posible dentro de nuestro ordenamiento jurídico, según lo respalda diversa normativa como: el artículo 3 de la Ley de Contratación Administrativa; artículos 662 y siguientes del Código de Comercio; artículo 116, aparte 7, de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional. Igualmente la ley especial N.º 8660 que rige de forma específica para el Instituto Costarricense de Electricidad, ha arrojado sobresalientes resultados en la gestión e implementación de fideicomisos de obra pública, permitiendo comprobadamente atender la necesidad de recursos para desarrollo de obra pública necesaria para el desarrollo integral del país.

**12)** Que también existen algunos artículos en diferente normativa financiera, que establecen requisitos, autorizaciones, limitaciones o topes porcentuales, para que las instituciones públicas del sector descentralizado - incluidos aquí la banca nacional o instituciones como el Instituto Nacional de Seguros y otros órganos que administran fondos públicos - puedan aportar o invertir de sus recursos - entiéndase aquí, reservas, superávits, utilidades, excedentes - en fideicomisos promovidos por la misma Administración Central. Atendiendo a esta realidad y de forma casuística para hacer posible el cumplimiento de esta ley, se

impone levantar para los efectos de esta ley, todo requisito, impedimento u obstáculo de orden tramitológico que se oponga, limite, restrinja o retrase el expedito cumplimiento de los objetivos de esta ley.

**13)** Que con los réditos que produzca el fideicomiso del corredor vial y como una forma de democratizar esta obra y darle un sentido de solidaridad económico social, bien pueden desarrollarse otros proyectos de obra pública colateral, para satisfacer las necesidades de los cantones por donde transcurre esta ruta.

**14)** Que la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad N.º 7798, de 30 de abril de 1998, establece en su artículo veintiuno, la posibilidad de que este órgano pueda disponer en fideicomisos con los bancos del Sistema Bancario Nacional, los montos que le ingresen por tasas o peajes de la red vial nacional, haciendo procedente los objetivos de la presente ley.

**15)** Que la Sala Constitucional ha reconocido como un derecho humano de cuarta generación, el derecho del desarrollo de los pueblos. Este derecho solamente puede hacerse efectivo si un país cuenta con una infraestructura de comunicaciones terrestres en buenas condiciones, dado que esta constituye piedra angular para el incremento de la producción de bienes y servicios y, desde luego, para su oportuna distribución y comercialización. Debe tomarse en consideración y de conformidad con el artículo 50 de la Constitución Política, es deber del Estado procurar un mayor bienestar de todos los habitantes y un adecuado reparto de las riquezas, todo lo cual se logra, entre otros factores, como una infraestructura vial en buenas condiciones de funcionamiento.

**16)** Que esta Asamblea Legislativa, consciente de la urgencia del caso, acuerda decretar una ley especial que, de forma casuística y por la importancia estratégica de este corredor vial para el interés nacional, otorgue las modificaciones legales, las exenciones de trámites, de permisos y de requisitos en materia financiera, y exenciones tributarias que permitan concretar urgentemente la construcción y desarrollo definitivo de esta obra pública.

En consecuencia, y por las razones expuestas, se somete al conocimiento y aprobación de la Asamblea Legislativa el presente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:

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

**OBJETIVOS DE LA LEY: URGENTE CONTRUCCIÓN DEL CORREDOR VIAL**

**ARTÍCULO 1.-** Se autoriza y comisiona a la Administración Pública mediante el Poder Ejecutivo en ejercicio para que, a fin de atender la urgente necesidad de desarrollar la obra pública con servicio público denominada: Corredor Vial San José-San Ramón, de manera expedita y acudiendo a la figura contractual de un fideicomiso, pueda captar recursos económicos frescos que por concepto de reservas, utilidades, excedentes o superávits de su gestión, se encuentren disponibles en los órganos e instituciones públicas de la Administración descentralizada, incluidos aquí los bancos del Sistema Bancario Nacional, el Instituto Nacional de Seguros y las operadoras de pensiones. Igualmente se faculta a la Administración Pública para que proceda a concertar los convenios de cesión de flujos, financiamiento de obras y gestión de titularización, que resulten necesarios para concretar el desarrollo de esta obra pública, incluyéndose aquí sus diferentes etapas de avance: estudios preliminares, el diseño y especificaciones de la obra, la planificación, el financiamiento, la titularización y colocación de títulos de inversión, la construcción o rehabilitación de la vía, según sea necesario y su mantenimiento ordinario y extraordinario.

**DE LA OBRA PÚBLICA**

**ARTÍCULO 2.-** El corredor vial, que incluye las carreteras General Cañas y Bernardo Soto, tendrá las condiciones de una autopista de primer mundo, con las siguientes características generales mínimas:

- 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, y

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.

**DE LA ASIGNACIÓN Y UTILIZACIÓN DE FLUJOS POR CONCEPTO  
DE PEAJES PRESENTES Y FUTUROS Y OTROS INGRESOS  
DURANTE EL FIDEICOMISO:**

**ARTÍCULO 3.-** Al tenor de lo establecido en el artículo veintiuno de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, se autoriza para que la colecta y administración de las tasas o peajes por el uso del corredor vial indicado, puedan ser cedidas y aportadas temporalmente y por todo el plazo contractual acordado, al fideicomiso especial que para esta obra pública se constituirá. Igualmente de aportarán al fideicomiso otros ingresos provenientes de la venta de servicios que conforme al diseño se deriven del uso del corredor vial. Dichos flujos económicos presentes y futuros, se destinarán inicialmente a cubrir los intereses y el principal del crédito, así como a las gestiones propias del desarrollo, finalización y proyección social de la obra según convenga al espíritu democrático y de solidaridad económica que establece la presente ley y al interés público que entraña el corredor vial para el efectivo desarrollo nacional. En caso de ser necesario un crédito puente para financiar esta obra pública, el fiduciario procederá de la siguiente forma: al finalizar la construcción de la obra con los recursos obtenidos a través del crédito puente, se emitirán títulos valores con el fin de cancelar el crédito, la emisión se realizará con base en los flujos generados por el uso de esta carretera y los réditos derivados en cada periodo anual - hasta el fenecimiento del fideicomiso - se destinarán para el desarrollo de otros proyectos prioritarios de obras públicas en la circunscripción cantonal por donde transcurre el corredor vial San José-San Ramón, eventualmente y de ser posible, el proyecto de mejoramiento y ampliación de la ruta San Ramón-Barranca. Para los efectos de tramitar los proyectos de obra pública conexas, serán las organizaciones sociales formales de las comunidades correspondientes a los municipios que integran la Federación Occidental de Municipalidades de Alajuela (Fedoma) las que se encargarán de someter a conocimiento de la Unidad de Planificación y Desarrollo Social del Fideicomiso, una lista de obras estratégicas y fundamentales para el desarrollo de la región. La Unidad de Planificación se encargará de determinar y elegir en definitiva, los proyectos para ser ejecutados y construidos con los réditos obtenidos cada año con el fideicomiso, respetando los indicadores cantonales de: área, población e índice de desarrollo humano, los cuáles se definirán vía reglamento. Estas obras conexas constituirán la evidencia del espíritu efectivo de solidaridad y proyección social de esta ley y del corredor vial que permite concretar.

**ARTÍCULO 4.-** La tasa de peaje que regirá para esta vía y el plazo de extensión del contrato de fideicomiso, serán fijados con base en un criterio técnico que considere fundamentalmente aspectos de solidaridad económica y bienestar social, buscando determinar un costo razonable, realista y accesible que permita:

- a) Que las entidades que aportan el capital reciban una utilidad razonable por el uso de los recursos;
- b) Que la tasa de peaje sea proporcionada a la realidad económica y a los ingresos reales de la población que transita esta vía cotidianamente para asistir a sus trabajos en el Área Metropolitana o para transportar sus productos desde sus sitios de producción y hasta los puntos de venta;
- c) Que el plazo del fideicomiso y de pago del crédito de financiación, se adecuen a la necesidad de una tasa de peaje moderada por los factores económicos sociales antes indicados. Para estos efectos, el fiduciario tomará en consideración el criterio técnico de la Unidad de Apoyo y además efectuará consulta previa ante la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos sobre la estructura tarifaria a aplicar.

**ARTÍCULO 5.-** Además de la administración de las tasas o peajes, la Administración Pública cederá al fideicomiso los derechos de uso de la vía, los estudios técnicos, diseños y cualquier otro tipo de elemento técnico o de propiedad intelectual que ya exista o llegare a existir con referencia a este corredor vial y a efectos de que sea empleado en la concretización de la obra. El plazo del fideicomiso, podrá ser prorrogado por un término mayor o similar al originalmente acordado y hasta alcanzar un máximo total de cincuenta años, según exista un interés público y conveniencia nacional en que esta prórroga opere.

### **DEL CONTRATO DE FIDEICOMISO DE OBRA PÚBLICA**

**ARTÍCULO 6.-** En el contrato de fideicomiso para el desarrollo del Corredor Vial, fungirán como partes:

- a) La Administración Pública central que fungirá como fideicomitente;
- b) Un banco del Sistema Bancario Nacional o una entidad financiera especializada en fideicomisos acreditada ante la Superintendencia General de Entidades Financieras, que fungirá como fiduciario;
- c) Una unidad ejecutora que estará compuesta por el número de profesionales en gestión de proyectos, ingeniería civil, contratación administrativa y en manejo administrativo-financiero, cuyo número se establecerá en el contrato del fideicomiso. Esta Unidad será la encargada de contratar - siguiendo los principios de la contratación administrativa, pero estando excluida de los procedimientos normales que esta aplica - a las empresas constructoras que participarán en esta obra; a la firma supervisora; e igualmente calendarizará los avances periódicos de la ruta vial.

d) Una unidad de apoyo, que estará constituida por miembros designados por las siguientes instituciones: el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme); el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos; el Instituto Tecnológico de Costa Rica y el Colegio de Profesionales en Ciencias Económicas de Costa Rica. Esta unidad proveerá de criterios técnico profesionales, que garanticen la calidad final de la obra y su aptitud para responder a la necesidad nacional y al interés público.

e) Una unidad de planificación y desarrollo social que se encargará de estudiar y resolver sobre los proyectos de desarrollo de obra pública colateral, ya indicados en el artículo 3 de esta ley.

f) Serán fideicomisarios: El Consejo Nacional de Vialidad y los inversionistas públicos o privados - según se trate de una titularización de oferta restringida o de oferta abierta - quienes serán los que recibirán los beneficios finales del fideicomiso. Una vez finalizado el plazo del fideicomiso, el Conavi recibirá el retorno efectivo de los flujos por tasas de peaje que serán previamente readecuados a la realidad económica imperante y contemplando la provisión para otorgar mantenimiento a la carretera.

g) Un comité de vigilancia, órgano compuesto por tres notables, uno designado por el fideicomitente, los otros dos representantes de la sociedad civil elegidos por la Defensoría de los Habitantes. Este órgano velará por el cumplimiento de los objetivos del fideicomiso y por la calidad de la gestión del proyecto así como de la adecuada administración de los flujos que se trasladan al fideicomiso y de la ejecución del mismo.

h) Una firma supervisora que fiscalizará los avances periódicos de la obra y su apego a los planos y proyecciones técnicas.

Estos organismos se financiarán en sus costos de operación mediante un aparte económico del fideicomiso y sobre la descripción y alcances de sus funciones, las mismas se detallarán por su orden: mediante el contrato de fideicomiso; en el Reglamento de Oferta Pública de Valores vigente o subsidiariamente y si fuera necesario, mediante reglamentación especial a esta ley.

**ARTÍCULO 7.-** Tratándose de inversiones en fideicomisos para el financiamiento de obra pública, los bancos del Sistema Bancario Nacional estarán exentos de las limitaciones porcentuales de crédito que se establecen en el artículo sesenta y uno de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, asimilándolas a las condiciones, porcentajes y términos que se le reconocen a las operaciones de crédito y fideicomiso que se conceden a favor del Banco Hipotecario de la Vivienda. Igualmente y cuando se trata de inversiones en fideicomisos para financiamiento de obra pública y únicamente a efectos del



cumplimiento de los objetivos de esta ley, los órganos y entidades de la Administración Pública descentralizada con capacidad financiera de aportar en los términos establecidos por el artículo uno anterior, no requerirán de la autorización que establece el artículo ochenta párrafo d) de la Ley de la Administración Financiera de la República, N.º 8131, y sus reformas y se exceptuarán de todo requisito o autorización legal o reglamentaria adicional para proceder a aportar recursos para la presente obra pública.

**ARTÍCULO 8.-** La estructura técnica constructiva y de logística del Instituto Costarricense de Electricidad, podrá ser considerada, tomada en cuenta y contratada en carácter de co-constructor de esta obra, según convenga a los intereses de la Administración Pública, al grado de complejidad de la ruta vial y/o a la experiencia técnica que demande su desarrollo parcial o total.

### DE LA GESTIÓN DE TITULARIZACIÓN

**ARTÍCULO 9.-** A efecto de dar viabilidad y bancarizar el proceso de desarrollo de obra pública con servicio público mediante el instrumento del fideicomiso, se autoriza a la Administración Pública y al fiduciario - en caso de resultar necesario - para concertar la titularización hasta por el monto previsto y necesario para la construcción final de la obra, pudiendo determinar los alcances y términos de dicha titularización. La titularización, de acuerdo con la reglamentación de oferta pública de valores, según convenga, podrá ser de “oferta pública restringida”, incluyendo solamente órganos o entidades públicas y/o de “oferta abierta”, esta última con participación de capital de inversión privada. Igualmente queda comprometida la Administración Pública a promover las modificaciones reglamentarias necesarias que requieran los órganos técnicos en materia financiera del Estado a efectos de dar cabal cumplimiento a los objetivos de esta ley, incluidos aquí: la Superintendencia General de Entidades Financieras; la Superintendencia General de Valores; la Superintendencia General de Pensiones o el Consejo Nacional de Supervisión del Sistema Financiero, bajo el entendido de que estos órganos procederán a tomar las medidas de reforma necesarias para hacer factible el cumplimiento de los objetivos de esta ley, en el plazo máximo de sesenta días naturales luego de su entrada en vigencia.

### EXONERACIONES

**ARTÍCULO 10.-** Únicamente para los efectos de esta ley, se tendrán por exoneradas los órganos públicos y entidades financieras y no financieras mencionados en los artículos 1 y 7 anteriores, de cualesquiera otros requisitos, condiciones, permisos previos o limitaciones para participar en fideicomisos para desarrollo de obra pública o financiar a los mismos, que puedan estar establecidos en cualquier otra legislación anterior y que se contrapongan a los objetivos buscados por esta ley.

**ARTÍCULO 11.-** Únicamente para los efectos de esta ley, se exonera al fideicomiso del pago de toda tasa, impuesto, cánones o precios especiales, sean estos de orden nacional o municipal.

### REFORMAS DE LEY

**ARTÍCULO 12.-** Refórmese el inciso 5) del artículo 61 de la Ley Orgánica del Sistema Bancario Nacional, N.º 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. Igualmente se exceptúan del límite de crédito anterior, incrementándolo hasta por el límite máximo fijado para el Banco Hipotecario de la Vivienda en el artículo de ley que se cita en el párrafo último de este artículo, las operaciones de financiamiento y desarrollo de obra pública que mediante la vía del fideicomiso, promueva la Administración Pública en proyectos de evidente interés nacional.

En todos los casos anteriormente exceptuados, se aplicarán las disposiciones del artículo 135 de la Ley Orgánica del Banco Central.

Rige a partir de su publicación.

Edgardo Araya Pineda

Justo Orozco Álvarez

Víctor Danilo Cubero Corrales

Rofolfo Sotomayor Aguilar

Carlos Luis Avendaño Calvo

José María Villalta Flórez-Estrada

Carmen María Muñoz Quesada

Rita Gabriela Chaves Casanova

Martín Alcides Monestel Contreras  
**DIPUTADOS Y DIPUTADAS**

**27 de agosto de 2013**

**NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos.**