

De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL), de acuerdo con la versión electrónica suministrada.

## **PROYECTO DE LEY**

### **“APROBACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) CR-O0005 DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD URBANA Y DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO N° 4864/OC-CR QUE FINANCIA LA PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO EL CCLIP DENOMINADA PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS”**

#### **Exposición de motivos**

**Expediente N° 21.929**

#### **1. JUSTIFICACIÓN**

La infraestructura del transporte proporciona la base para el desarrollo económico del país y es fundamental en la reducción de la pobreza, facilita las comunicaciones y suministra un mejor acceso al empleo, la educación y los servicios de salud y, por tanto, es uno de los principales requerimientos para el comercio local e internacional, así como el turismo, entre otros grupos de actividad económica, que en confluencia contribuyen al desarrollo.

Costa Rica requiere de una infraestructura del transporte consecuente con su elevada tasa de crecimiento poblacional, la cual en la actualidad es de alrededor de 5 millones de habitantes. Esta misma estadística para el año 2011, según el último Censo Poblacional del INEC, en la Gran Área Metropolitana habitaba una población cercana a los 2,3 millones, lo que muestra un panorama claro sobre la concentración de la población en el país.

La calidad de vida de las ciudades, en especial del Área Metropolitana del cantón de San José, ha disminuido drásticamente, al punto que sus distritos centrales vienen expulsando población desde hace varias décadas, acentuándose el deterioro urbano. La población desplazada busca asentarse en la periferia de la ciudad, de esta forma se desaprovecha la capacidad instalada de los servicios e infraestructuras. Se demandan nuevos servicios en la periferia y se alargan los tiempos de viaje de las personas, que a su vez se traduce en un aumento del congestionamiento, emisiones de CO<sub>2</sub>, entre otras consecuencias.

Como parte de los elementos que configuran las condiciones de transporte de personas y mercancías, son las características de la flota vehicular, que se referencian en el Cuadro N° 1.

**Cuadro N° 1**  
**Cantidad de Vehículos Automotores según estilo por año**

Año	Total <sup>1</sup>	Variación Anual	Automóvil <sup>2</sup>	Variación Anual	Autobuses	Variación Anual	Camiones de carga <3500 kg	Variación Anual	Camiones de carga >3500 kg	Variación Anual	Taxis	Variación Anual	Equipo Especial	Variación Anual	Motocicletas	Variación Anual
2008	892660		571651		13765		136162		14999		11431		8543		136109	
2009	923791	3,5%	594192	3,9%	13999	1,7%	140972	3,5%	12520	-16,5%	11751	2,8%	8687	1,7%	141470	3,9%
2010	997367	8,0%	629325	5,9%	15545	11,0%	148050	5,0%	32985	163,5%	11982	2,0%	9597	10,5%	149883	5,9%
2011	1059076	6,2%	673894	7,1%	15621	0,5%	154062	4,1%	33959	3,0%	12051	0,6%	9905	3,2%	159584	6,5%
2012	1134373	7,1%	722020	7,1%	16354	4,7%	160742	4,3%	35042	3,2%	12150	0,8%	11791	19,0%	176274	10,5%
2013	1187624	4,7%	754689	4,5%	17411	6,5%	164736	2,5%	35392	1,0%	12261	0,9%	12879	9,2%	190256	7,9%
2014	1258183	5,9%	789260	4,6%	18554	6,6%	169864	3,1%	35897	1,4%	12420	1,3%	13455	4,5%	218733	15,0%
2015	1346344	7,0%	833570	5,6%	17237	-7,1%	176091	3,7%	36868	2,7%	12635	1,7%	14026	4,2%	255917	17,0%
2016	1429928	6,2%	877023	5,2%	17908	3,9%	182596	3,7%	37937	2,9%	12455	-1,4%	14454	3,1%	287555	12,4%
2017	1506932	5,4%	921668	5,1%	18472	3,1%	188529	3,2%	39695	4,6%	11987	-3,8%	15606	8,0%	310975	8,1%
2018	1554846	3,2%	959342	4,1%	18842	2,0%	194309	3,1%	41283	4,0%	11380	-5,1%	16742	7,3%	312948	0,6%

**Porcentaje según estilo año 2018**

61,70%

1,20%

12,49%

2,65%

0,73%

1,08%

20,12%

**Fuente:** Instituto Nacional de Seguros, Estadísticas 2019.

<sup>1</sup> Los vehículos en circulación corresponden a los que cumplieron con las obligaciones de pago con el INS.

<sup>2</sup> Incluye automóviles y vehículos doble tracción de pasajeros particulares.

Además, de esta caracterización, se puede indicar que existe un crecimiento exponencial a un ritmo del 5,72% en promedio de toda la flota, siendo la carga pesada la que posee en promedio un crecimiento del 16,97% inter anual y la modalidad taxis, la que posee solamente un -0,01% de crecimiento en promedio inter anual.

Adicionalmente, como se puede observar en el cuadro anterior, la flota vehicular crece de forma acelerada cada año, entre 2008 y 2018 aumentó a un ritmo de casi un 75% en todo el período, mientras la población creció en el mismo período un 10,8%, a una tasa de un 1,2% anual. Los automóviles agrupan el 61,7% del total de la flota vehicular.

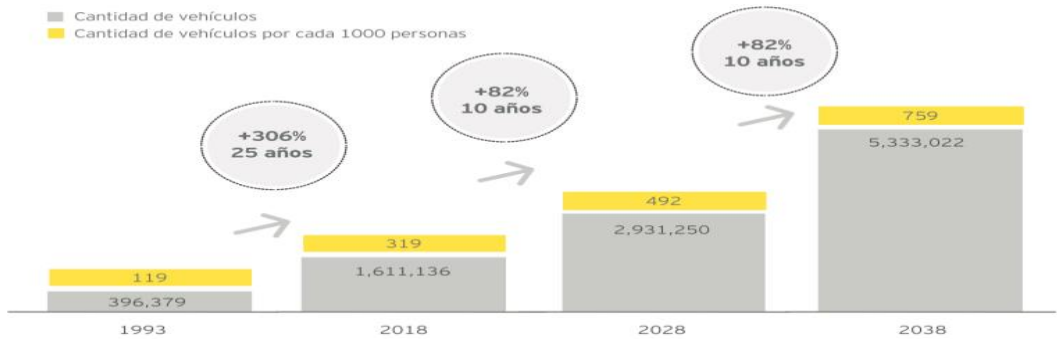
En el Informe del Estado de La Nación, para el año 2018, se indica que hay 231 unidades de vehículos por cada mil habitantes, que provocan congestión, contaminación, pérdida de dinero y competitividad.

El dato indicado previamente, se complementa con lo señalado por *EY, Building a Better Working – La encrucijada de la Infraestructura de Costa Rica*, donde indica que: “El parque vehicular registra una tasa anual de crecimiento promedio del 6%, esto significa que el parque vehicular se duplica cada 12 años. Entre 1993 y el 2018 el parque automotor creció un 306%. Pero prácticamente, tenemos la misma cantidad de carreteras de hace 30 años. En Costa Rica simplemente se dejó de

construir carreteras hace décadas. Se estima que el atraso en la red de carreteras del país es de 35 años”.

De contar con esta tendencia, la proyección del parque vehicular al año 2038, será de 759 unidades de vehículos por cada 1000 habitantes.

**Figura N° 1**  
**Proyección vehicular en Costa Rica, año 2018**



Fuente: EY, Building a Better Working – La encrucijada de la Infraestructura de Costa Rica.

Según el Informe Estado de la Nación del 2018, en el Capítulo de Infraestructura y Transporte, los problemas urbanos generados por el congestionamiento vial provocan un impacto ambiental, pérdida de competitividad y deterioro de la calidad de vida, especialmente por una combinación de rezago en infraestructura, una flota vehicular creciente y un sistema de transporte público ineficiente, que repercute especialmente en la Gran Área Metropolitana (GAM). En el mismo Informe, se indica que las personas se desplazan sobre todo por motivos laborales, compras,

visitas familiares y estudio. El autobús (34%) y el vehículo privado (33%), el 67% de los viajes realizados son para ir a trabajar. Solo un 17% se hace caminando del domicilio al lugar de trabajo, un 10% en motocicleta y un 6% en taxi. Los estudiantes viajan principalmente en autobús (41%) y a pie (39%). (Informe del Estado de La Nación, Capítulo 6, Página 236).

**Cuadro N° 2**  
**Porcentaje de la población por medio de transporte**

<b>Medio de Transporte</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>Autobús</b>	34%
<b>Vehículo privado</b>	33%
<b>Caminando</b>	17%
<b>Motocicleta</b>	10%
<b>Taxi</b>	6%

Fuente: Elaboración propia a partir del Informe de Estado de la Nación, 2018, Capítulo Transporte y Movilidad, pág. 238.

Con relación a la tipología de los medios de transporte, y su demanda, según el Informe referido, el 67% de los viajes por carretera son por motivos laborales y los que más utilizan el transporte público son los estudiantes, el 41% de ellos viajan en transporte público de autobús.

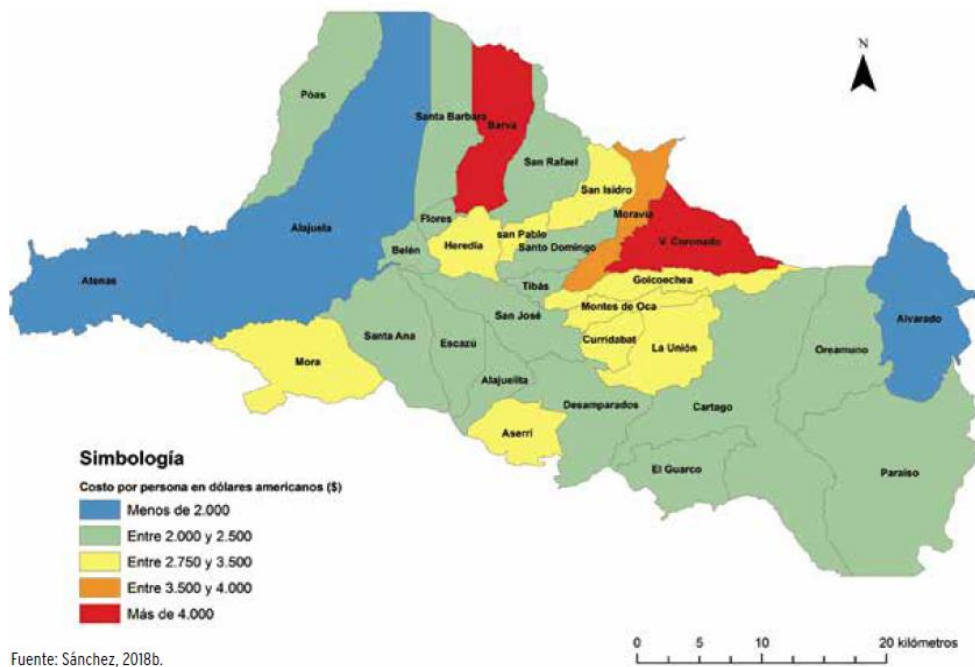
Por otra parte, en el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica, 2011-2035, indica que en Costa Rica se realizan 2,2 millones de viajes diarios en transporte público de autobús, y que en la GAM cerca del 70% de los viajeros, utiliza ese medio de transporte.

El siguiente mapa, presenta el costo per cápita por congestión vial de la GAM según el cantón, observándose que los cantones de color rojo, que corresponden a Barva y Coronado, cada trabajador incurre en un gasto promedio anual de entre \$ 4.000 y más, luego le sigue Moravia donde los trabajadores incurren en un costo entre \$ 3.500 y \$ 4.000 dólares anuales. Se observa también que los Cantones con menores costos per cápita son Tibás, San José, Cartago, Santa Ana, Escazú, El Guarco, Atenas, Alajuela y Alvarado.

### Mapa N° 1

#### Costo per cápita por congestión vial GAM

Costo anual per cápita derivado del congestión en la GAM para personas que no trabajan en el cantón donde viven, según municipio



Fuente: Informe de Estado de la Nación, 2018, Capítulo Transporte y Movilidad, pág. 243.

Como medio alternativo de transporte en el Área Metropolitana de San José, existe el servicio de Tren Inter Urbano de Pasajeros, los taxis, los servicios informales como son los “piratas”, los Uber/Didi, servicios especiales y otros.

## **Brecha de Inversión infraestructura nueva**

En Costa Rica, existen carreteras de mediana y larga distancia que conectan las principales bases logísticas de comercio internacional. Los corredores viales estratégicos para la logística internacional deben presentar condiciones específicas en cuanto a diseño geométrico, capacidad y seguridad vial.

Aunado a lo anterior, existe un deterioro de los puentes, desde el punto de vista estructural e hidráulico, además de su capacidad funcional, que además se han convertido en “cuellos de botella” o puntos de estrangulamiento vial.

El nivel de inversión actual de CR en infraestructura de transporte es menor del 1% del PIB. Según el Plan Nacional de Transportes (PNT), sería necesario elevar el nivel de inversión a más del 2% del PIB anual e incrementarlo paulatinamente en los próximos años.

Se observa en el siguiente cuadro 3, que al año 2018, la inversión nominal con respecto al sector transportes, llegó al 1,06%, lo cual es insuficiente para la demanda de inversión en proyectos del sector, y estimada en al menos un 2% o más.

### **Cuadro N° 3 Cifras nominales y reales de inversión en Infraestructura de Transporte respecto al PIB**



**Sector Transporte e Infraestructura: Inversión realizada en infraestructura respecto al PIB**  
**(Cifras nominales y reales, en miles de colones)**  
 2009-2019

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

1/ Incluye Seguridad Vial y Transporte Público.

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

a/ Cifras preliminares.

**Fuente:** MOPT. Secretaría de Planificación Sectorial. Proceso Gestión del Financiamiento, 2019.

Con respecto al cuadro anterior, en el análisis efectuado en la revista “La encrucijada de la Infraestructura de Costa Rica” publicada por EY, Building a Better Working, se estimó que la inversión en transporte debería de ser entre el 2% y 3% del PIB, pero históricamente apenas ha representado un 1%.

“En el país se invierte en infraestructura en promedio el 4% del PIB (Agua 5%, Energía 47%, Transporte 33% y Telecomunicaciones 15%). Se estima que la inversión necesaria para mejorar la brecha en infraestructura en América Latina (AL), debería de rondar entre un 4% y un 8% del PIB. La inversión por medio de Asociaciones Público- Privadas (APP) en AL, representa el 40% de la inversión total, mientras que en Costa Rica ha sido del 26%. Costa Rica es el país de Centro América que menos participación privada tiene en el suministro de infraestructura y también el país con la peor infraestructura.” EY, Building a Better Working, (2018), La encrucijada de la Infraestructura de Costa Rica, pág. 4.

## Estado de la Red Vial en Costa Rica

Costa Rica, cuenta con 44.316 km de carreteras, de las cuales 7.821 km corresponden a la Red Vial Nacional (RVN) y es administrado por el MOPT a través del CONAVI y 36.495 km corresponden a la Red Vial Cantonal, que son competencia de las Municipalidades, sin embargo, el MOPT interviene en su recuperación mediante convenios de cooperación y programas de financiamiento externo.

**Cuadro N° 4**  
**Longitud de la Red Vial en Costa Rica**

<b>Longitud de la red vial de Costa Rica</b>	
<b>Según tipo de red</b>	
<b>(kilómetros)</b>	
<b>2018</b>	
<b>Tipo de red</b>	<b>Longitud en Km</b>
<b>Total</b>	<b>44 316</b>
Red Vial Nacional <sup>1/</sup>	7 821
Red Vial Cantonal <sup>2/</sup>	36 495

1/ Incluye vías en concreto y no calles de travesía.  
2/ Estimación basada en el Inventario de la Red Vial Cantonal.

**Fuente:** MOPT. Secretaría de Planificación Sectorial. Proceso Planificación Estratégica Multimodal, 2019.

Se observa en el cuadro N° 5, que de la Red Vial Nacional Asfaltada que es responsabilidad del CONAVI, el 10,81% se encuentra en buen estado, se observa

también que el 52,23% se encuentra en estado regular, todo lo anterior como consecuencia de la baja inversión en el sector, y específicamente en carreteras.

### Cuadro N° 5

#### Condición de la Red Vial Nacional Asfaltada, según IRI

**Condición de la red vial nacional asfaltada, según el IRI<sup>1/</sup>**  
**(kilómetros)**  
 2019

Rango de IRI	Superficie de rodamiento	
	Longitud (km)	%
<b>Total</b>	5 235,60	100,00%
Muy buena	0-1,0 m/km	0,00%
Buena	1.0 - 1.9 m/km	10,81%
Regular	1,9 - 3,6 m/km	52,23%
Deficiente	3,6 - 6,4 m/km	24,37%
Muy deficiente	Mayor a 6,4 m/km	12,59%

1/ Índice de Regularidad Internacional (IRI), es uno de los indicadores más importantes de la calidad de una carretera.

Nota: El total general corresponde a la evaluación que realizó el LANAMME.

Fuente: Costa Rica. Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME), 2019.

En este sentido, el sector de infraestructura vial, debe superar un conjunto de retos que requieren aunar esfuerzos para la consecución de recursos para atender las necesidades. El rezago de inversión en vialidad durante muchos años, ha llevado a que la red se encuentre en muy malas condiciones, ha provocado también aumento en los costos de mantenimiento, incremento de accidentalidad y aumento de costos de operación que repercuten en la competitividad del país.

Los principales retos para el sistema de transportes son:

- Lograr que sea uno de los pilares que sostiene la actividad económica y productiva del país.
- Conseguir que constituya la plataforma sobre la cual, las instituciones responsables en la materia, establezcan y acometan las distintas políticas de organización, promoción y mejora del turismo.
- Alcanzar el objetivo que facilite el comercio exterior en vez de que sea un obstáculo para el mismo, mejorando la movilización de las mercancías, reduciendo los tiempos de tránsito, disminuyendo los costos de transporte y agilizando los trámites asociados.
- Facilitar a la población una infraestructura vial que conecta a todos los modos, agilizando los procesos de intercambio (intermodalidad), y permitiendo igualmente el transporte de mercancías de forma eficiente hacia los centros logísticos de distribución.
- Conseguir que las infraestructuras existentes se encuentren adecuadas a la demanda, a pleno rendimiento y con un estado operativo adecuado a sus capacidades y características, de forma que su estado de conservación no merme sus prestaciones y funcionalidad.

- Alcanzar niveles de seguridad acordes con los estándares y buenas prácticas internacionales, reduciendo la siniestralidad, minimizando el efecto del ambiente sobre las infraestructuras (tormentas, deslizamientos de tierras, etc.) y adecuando las instalaciones y las labores de control para el tráfico nacional, el tráfico internacional, y en particular, el tráfico de mercancías peligrosas.

### **Plan Nacional de Transportes (PNT)**

El MOPT concluyó en setiembre de 2011 la actualización del Plan Nacional de Transportes (PNT) 2011-2035, con lo cual este Ministerio ha decidido apostar abiertamente por la planificación del sistema de transportes a corto, mediano y largo plazo y establece que su misión es apoyar la “**Visión País**” que persigue el Gobierno de la República.

Este Plan dota al MOPT de un instrumento que aseguraría la modernización y adecuación de todas las redes de transporte a las necesidades del país y, además, permitiría canalizar los esfuerzos, recursos e inversiones necesarias para asegurar el éxito futuro del sistema de transportes de Costa Rica, por lo que se convierte en la *hoja de ruta* para la toma de decisiones en materia de inversiones en el sistema de transportes, por parte de los sectores público y privado.

Por tanto, el objetivo superior del PNT es elaborar estudios sectoriales de transporte que se sustenten en este y que, a su vez, permita orientar a las autoridades

superiores sobre las posibles alternativas de financiamiento para ejecutar las diversas obras identificadas en el referido Plan, de manera que se formule un plan de inversiones escalonado para los próximos veinticinco años.

En este contexto, este Ministerio estima conveniente y oportuno la aprobación del Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005 para el financiamiento del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, por un monto de US\$ 350.000.000,00 millones de dólares.

### **Marco Económico y Financiero del PNT**

Para elaborar el marco de financiación de los programas y acciones del PNT, el MOPT se ha planteado en primer término la necesidad de afrontar a corto plazo el atraso de inversión acumulada a lo largo de los últimos años, cuyo efecto más ostensible ha sido el proceso de descapitalización progresiva de las infraestructuras de transporte en el país.

En los años noventa, se redujo drásticamente, en términos reales, el presupuesto destinado a la inversión en carreteras, como consecuencia de las políticas macroeconómicas de contención del gasto público, en el marco de los programas de reajuste estructural con el Fondo Monetario Internacional, lo que se reflejó en un deterioro progresivo de la red de carreteras.

En adición a lo anterior, existían una serie de obstáculos para ejecutar las obras por administración y por contrato de forma expedita, en razón del complejo proceso de contratación y la poca flexibilidad para ejecutar el presupuesto.

El efecto más dramático de este proceso se ha puesto de manifiesto a través de la intensidad y extensión de las emergencias viales registradas durante los últimos años, que propician que estas situaciones de emergencia hayan sustituido a las políticas activas de conservación, de forma que se hace necesaria la recuperación patrimonial de la Red Vial Nacional. Tal es el caso de los huracanes conocidos como Juana en el año 1988, y César en el año 1996, en la Zona Sur y en Guanacaste respectivamente, dejando falseadas decenas de puentes y carreteras destruidas causando bloqueos.

El PNT supone una estimación inicial de los recursos necesarios para garantizar la recuperación y consolidación del patrimonio vial del país, que correspondería una inversión en los 25 años de vigencia del Plan de aproximadamente USD 44.836,1 millones de dólares.

En estas condiciones, al tiempo que se detiene el proceso de inversión que ha generado una pérdida patrimonial, de la que da idea la estimación anterior, deberán emprenderse las acciones necesarias para la modernización y racionalización del sistema de transporte como requisito imprescindible para un desarrollo a la altura de las potencialidades del país en el ámbito económico y comercial a mediano y largo plazo.

Este esfuerzo inversor requerirá, como primer paso, desvelar con claridad las necesidades de recursos para acometer las acciones previstas en las distintas etapas del Plan.

Para poder ejecutar las políticas diseñadas será imprescindible plantear diferentes esquemas de financiamiento de las actuaciones, donde se establezca la necesidad de obtener recursos extrapresupuestarios (aparte del presupuesto nacional) para atraer inversiones a través del endeudamiento externo y de esquemas de APP.

Los recursos provenientes de fuentes ordinarias de parte de las instituciones, se consideran insuficientes para cumplir con la programación realizada, aunque constituirán un soporte fundamental del Plan, siendo la inversión privada un complemento necesario para llevar a buen término todas las acciones a través de esquemas de Asociaciones Público – Privadas, sistemas de tarificación y criterios alternativos como el financiamiento base suelo, que apoyen en tres sectores fundamentales: ferrocarriles, puentes y carreteras de alto tránsito.

Al respecto, los resultados que arroja la actualización del PNT son congruentes con la política de financiamiento asumida por las autoridades superiores del MOPT, de potenciar con recursos externos y otros esquemas de financiamiento novedosos el desarrollo de las infraestructuras viales, debido principalmente a:



- El transporte por carretera y mar, son los principales medios de movilización de personas y bienes con que cuenta el país y por tal razón resulta un objetivo principal lograr una mejora en las condiciones de infraestructura y seguridad.
- Las necesidades de inversión son de tal magnitud, que los recursos disponibles para su atención, son claramente insuficientes para llevar a cabo su gestión.

### **Retos para la Modernización del Sistema de Transporte Vial de Costa Rica**

Dentro del capítulo de carreteras del PNT, el Programa de Desarrollo de la Red Vial Estratégica constituye el elemento de mayor fuerza y ambición del Plan, ya que representa el espíritu de éste, pues sintetiza con contundencia su objetivo dominante: ***Dar un salto cualitativo inequívoco hacia un sistema de transportes de calidad, en sus prestaciones y en sus formas de gestión.*** Este sistema de transportes proporcionaría a los ciudadanos del país un sistema único que integre a cada uno de los distintos modos que lo conforman, para facilitar el acceso a la red y la movilidad de las personas y de las mercancías. Esta meta implica que cualquier actuación en materia de transportes deberá partir desde la globalidad del sistema y no desde estrategias aisladas.

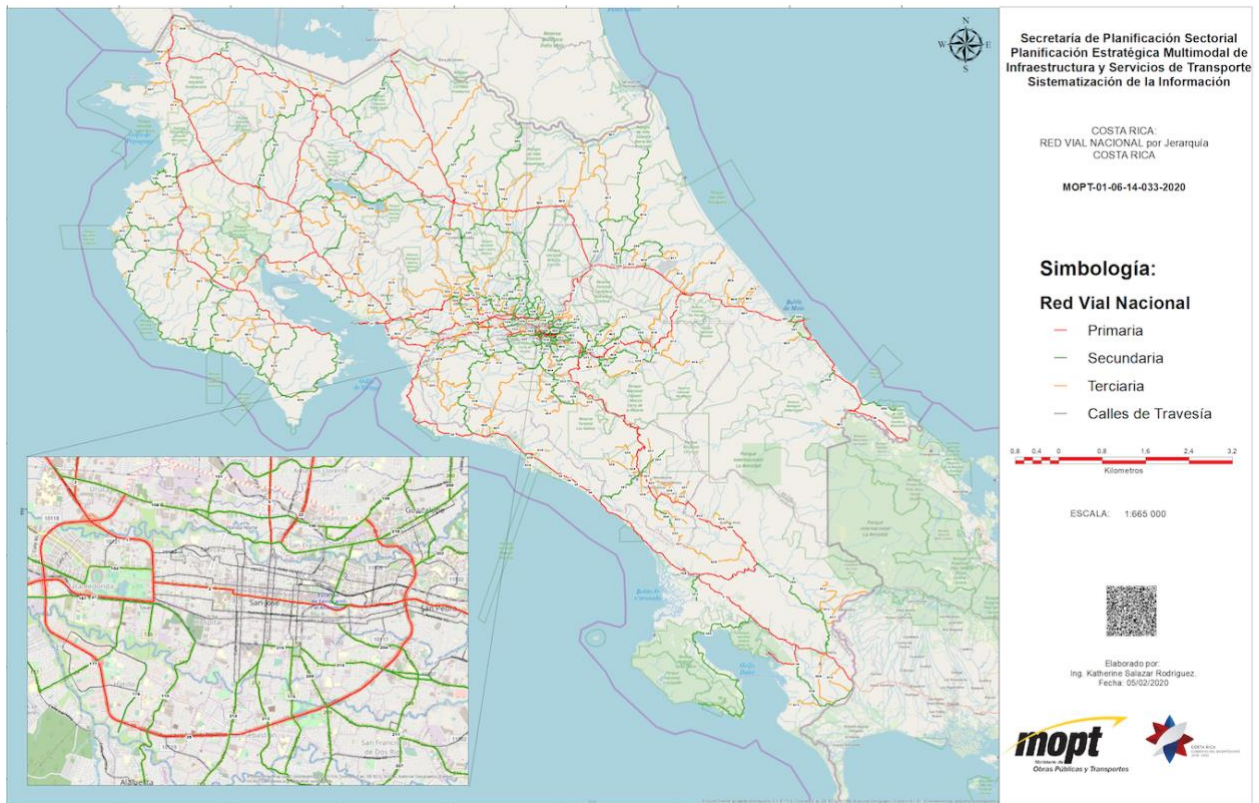
Por otra parte, el PNT propone disponer de un sistema de transporte orientado a la facilitación del comercio, tanto local como regional y en especial el internacional, de forma que constituya una herramienta, no solo para la actividad económica y

productiva del país, sino para potenciar la integración de Costa Rica en el mercado internacional a través de la mejora de sus exportaciones. Este aspecto de facilitación del comercio internacional tiene una relación directa con la competitividad del país.

Adicionalmente, se debe asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes como vía para minimizar su impacto en el ambiente, potenciando la imagen del país como destino privilegiado para actividades de turismo y especialmente de ecoturismo. Se trata de contribuir a que Costa Rica continúe a la vanguardia del turismo mundial, proporcionando a los visitantes un entorno inigualable y una red de transportes que les permita acceder de forma rápida y eficiente a cada uno de los destinos del país.

A continuación, se muestra la Figura que contiene el Mapa *“Red Vial Estratégica”*, en donde los tramos están representados con los códigos de colores correspondientes a sus perfiles funcionales definitivos o provisionales, por ejemplo, los tramos prioritarios se muestran en color rojo.

**Figura N° 2**  
**Mapa: Red Vial Estratégica**



Fuente: Secretaría de Planificación Sectorial, MOPT, febrero 2020.

El Plan Nacional de Transportes 2011-2035, definió 15 corredores troncales de la RVAC. Cinco de estos corredores fueron priorizados en el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022:

1. Rehabilitación y ampliación de la Ruta Nacional 32 entre la intersección con Ruta 4 y Limón (Financiación Eximbank China)
2. Ampliación y rehabilitación de la Ruta 1 entre Barranca y Cañas (Financiación BID)
3. Construcción de la nueva carretera a San Carlos
4. Ampliación del corredor San José – Cartago, entre Taras y La Lima

## 5. Ampliación y mejoramiento del corredor San José - San Ramón

El presente Convenio de Cooperación (CCLIP) comprende inversiones para desarrollar los proyectos indicados en los ítems 3, 4 y 5.

### Competitividad del País

#### Oportunidades de mejora en infraestructura. Ranking Índice Competitividad Infraestructuras, período 2018

El siguiente cuadro, muestra que Costa Rica, para el año 2018, se ubica en la categoría de oportunidades de mejora de infraestructura en el sector carretero en el puesto No. 123, y Panamá en el No. 49, se observa también que en los modos de transporte aéreo y portuario Costa Rica ocupa los lugares 98 y 64 respectivamente, mientras que Panamá ocupa los lugares 6 y 11. Se observa la gran brecha entre estos dos países vecinos.

**Gráfico N° 1**  
**Oportunidades de Mejora en Infraestructura 2018**

	Hong Kong	Panamá	Costa Rica
Carreteras	4	49	123
Tren de carga	3	24	n.d.
Puertos	3	6	98
Aeropuertos	2	11	64
Calidad electricidad	4	56	37

*Fuente: INCAE. Latin American Leadership the Global Competitiveness Report 2018. The World Economic Forum.*

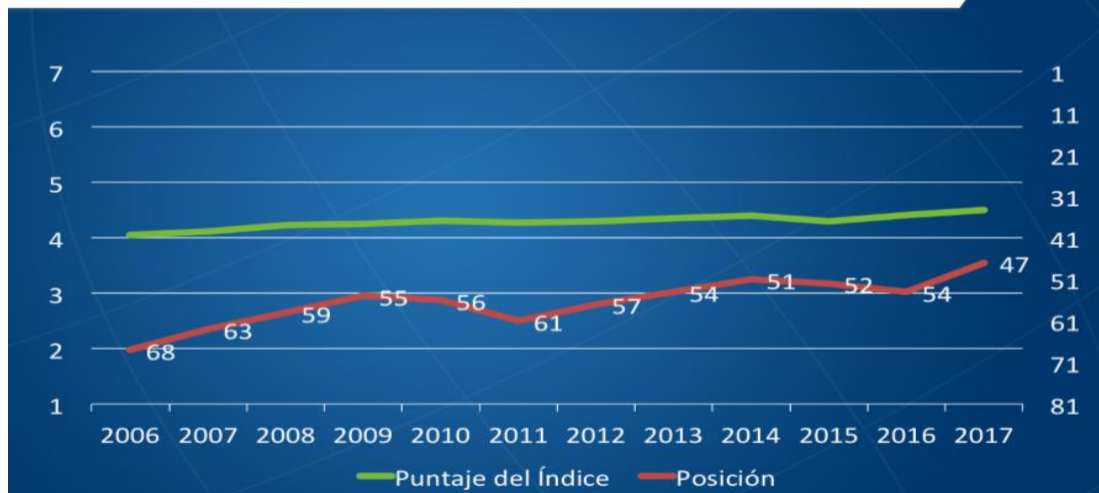
La insuficiente inversión en infraestructura vial generó problemas de congestión en los principales corredores del GAM, lo que repercute en el desempeño logístico del país y en los bajos indicadores de calidad y conectividad de las carreteras (puestos 111 y 124 respectivamente entre 140 países según el Foro Económico Mundial 2018).

La meta del Gobierno es mejorar estas posiciones del sistema de transporte para cada uno de los modos y para esto es necesario ejecutar el PNT, en donde los proyectos financiados en este empréstito se enmarcan en este Plan.

Se observa en el siguiente gráfico la evolución del Índice de Competitividad Global de Costa Rica, que pasa en el año 2006 de la posición 68 a la posición 47 en el año 2017.

**Gráfico N° 2**  
**Evolución del índice General de Competitividad 2006 – 2018**

## Evolución del ICG de Costa Rica



Fuente: INCAE. *Latin American Leadership the Global Competitiveness Report 2018*. *The World Economic Forum*.

En cuanto a la competitividad de Costa Rica, es importante que se incremente la inversión en la infraestructura de transporte, para mejorar la eficiencia con que se maneja la misma. Se deben destinar más recursos del presupuesto del Estado y buscar otras fuentes alternativas de financiamiento como Asociaciones Público–Privadas (APPs), así como recursos de financiamiento externo, tal como el que se están solicitando al BID, mismos que ayudará al fortalecimiento institucional del MOPT, del CNC y del Ministerio de Hacienda en el tema de APPs.

La utilización de las APPs como una alternativa de financiamiento de los grandes proyectos de infraestructura por medio del aporte de recursos del sector privado, contribuirían a la competitividad de Costa Rica en un menor plazo que con recursos propios por el alto déficit fiscal y endeudamiento del país, es importante valorar

medidas alternas para financiar el desarrollo de los proyectos de infraestructura que el país necesita para mejorar su competitividad.

Además, parte de los recursos del BID, serán destinados a la carretera San José – San Ramón, como medida de inyectarle al Fideicomiso, recursos que contribuirán con la economía de los usuarios (reducción de tarifa de peaje), al haber un aporte estatal al costo total del proyecto a través de las obras que se desarrollarían con la primera operación individual que derivaría de la CCLIP. Este mismo criterio aplica para las gestiones que se desarrollan para la gestión de análisis de la iniciativa privada presentada para análisis para desarrollo de la Ruta Nacional 2, (San José – Cartago).

Los proyectos que se plantean financiar en esta CCLIP son de suma urgencia para el mejoramiento de la competitividad del país, y son convenientes desde el punto de vista económico y social, y ambiental, principalmente por lo siguiente:

- El gran rezago que se tiene en las inversiones viales en el país, que es de tal magnitud que pone en riesgo el mantenimiento del gran patrimonio nacional que constituye el disponer de una extensa red vial (ver cuadro N°4 pag.6) en adecuadas condiciones de circulación.
- Estos proyectos aportan al desarrollo del sector turismo, a la integración regional y al transporte de la producción destinada al consumo interno y a la exportación, así como las importaciones, que, en un país como Costa Rica,

con una gran área urbana en el centro del país, implican, en cualquier caso, elementos fundamentales para mejorar la competitividad.

## **2. SOBRE EL FINANCIAMIENTO**

En Costa Rica a pesar que la longitud de la red vial no ha experimentado cambios importantes en los últimos 20 años, continúa siendo una red nacional de considerable extensión si se la compara con la de otros países latinoamericanos. La densidad poblacional de la red vial costarricense es de aproximadamente 9 km de vía por cada 1,000 habitantes, es más del doble que la de México y Nicaragua, y más de cuatro veces la de Honduras, El Salvador y Guatemala. A su vez, la densidad geográfica de la red, es de aproximadamente 0,7 km de vía por cada km<sup>2</sup> de territorio nacional, es más de 4 veces la de México, más de 5 veces la de Nicaragua, Honduras y Guatemala, y más de 6 veces la de Chile<sup>2</sup>.

Puede decirse que Costa Rica, a nivel centroamericano, es el país con la mayor extensión de red vial y con los índices más altos de red por cada 1.000 habitantes (9 km) y por kilómetro cuadrado de superficie (0,70). Dicha red vial ha permitido a sus habitantes movilizarse a diversos puntos del territorio nacional.

A pesar de su considerable densidad, la configuración de la red vial costarricense no es muy apta para el flujo eficiente de personas y mercancías en el territorio nacional. Prueba de ello es que las carreteras nacionales confluyen todas en el

---

<sup>2</sup> Diagnóstico sectorial "Propuesta para un Plan Vial de Costa Rica 2005 - 2020, junio 2005.



Valle Central, lo cual obliga a que la mayoría de los vehículos que deben atravesar el país, a lo largo o a lo ancho, no tengan más opción que pasar por la Gran Área Metropolitana (GAM).

Por otra parte, la GAM genera cerca del 60% del empleo del país y solo los cantones de San José, Alajuela, Heredia y Cartago, conectados por las Rutas 1 y 2, generan uno de cada dos empleos en el GAM, motivando el desplazamiento diario de cerca de 1,5 millones de personas. Adicionalmente, cerca de 37 mil personas se desplazan al GAM por trabajo de los cantones periféricos (resto de la región central) y alrededor de 12.500 de las otras regiones del país. Un 50% de los trabajadores del GAM están empleados en un cantón diferente al que habitan, mientras que fuera del GAM esta cifra disminuye un 18%. El transporte público representa el 27% de la demanda de viajes <sup>3</sup> del GAM, y la alta congestión que se genera en los principales corredores (Ruta 1 y 2) desincentivan cada vez más a usarlo. Apenas 2,6 km de vías cada 100.000 habitantes están dedicadas en forma exclusiva al transporte público (cuya flota presenta una antigüedad promedio de 15 años, y solo un 55% de la población del GAM lo utiliza como medio principal para ir al trabajo. Además, el GAM cuenta sólo con 500 metros de ciclovías, a pesar de tener corredores naturales de movilidad<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Los modos no motorizados (peatones y bicicleta) atienden el 38% y el transporte privado el 35%. Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, BID 2018.

<sup>4</sup> BID (2016), Plan de Acción San José Capital: de la Acción Local a la Sostenibilidad Metropolitana

La capacidad del sistema vial costarricense es insuficiente para ofrecer un eficiente flujo de vehículos, mostrando además un avanzado grado de deterioro que requiere una atención inmediata, que, con la llegada de la época lluviosa, se agrava más su estado e implica, mayores inversiones para su rehabilitación y recuperación a condiciones aceptables de rodamiento.

La crisis económica de la década de los años ochenta, caracterizada por una acelerada devaluación, limitó el endeudamiento externo de Costa Rica, que había representado hasta la fecha, la principal fuente de financiamiento para grandes obras de infraestructura. A su vez, en el año 1998 se generaron importantes reformas institucionales en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes; como fueron las Leyes de creación tanto del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), como del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

Igualmente, se aprobó la Ley N° 8114 de “Simplificación y Eficiencia Tributaria”, que soporta el Fondo Vial Nacional (FVN), a partir de la asignación de un porcentaje del ingreso único del impuesto a los combustibles; con el propósito de destinar recursos constantes y permanentes a la vialidad, tanto nacional como cantonal del país.

Mediante la Ley N° 7798, se creó el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), con el objetivo de planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la Red Vial Nacional. CONAVI es un organismo

con desconcentración máxima, adscrito al MOPT, con personería jurídica instrumental y presupuestaria para administrar el Fondo Vial.

A pesar de la vigencia de la Ley N° 8114, el país continúa presentando un rezago importante en infraestructura vial; destinándose, en los últimos años, recursos adicionales de financiamiento externo, para poder construir, reconstruir, rehabilitar y mantener nuestra infraestructura vial.

Los servicios de conservación de la Red Vial Nacional bajo responsabilidad de CONAVI buscan mantener el patrimonio nacional, preservando la vida útil inicialmente proyectada de las carreteras y proporcionando mayor seguridad, transitabilidad y comodidad a los usuarios, sin embargo, se carece de recursos para obra nueva.

El principal problema que tiene la red vial es el ya mencionado de la falta de inversión en el sector, lo que ha ocasionado un importante deterioro de la infraestructura, el que puede comprobarse en el Cuadro N° 5 pág. 6 del estado de la Red Vial Nacional Pavimentada. De no recibir el subsector vial rápidamente inversiones, se puede producir una sustancial pérdida del patrimonio vial de Costa Rica, perdiéndose de esa forma logros importantes ya alcanzados por el país, en términos de la calidad de vida de sus habitantes y la ventaja competitiva importante en términos productivos.

Por lo anterior, es que se requiere financiamiento de fuentes externas que contribuyan al desarrollo y ejecución de proyectos y se plantea el financiamiento

con recursos de Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el cual ya ha tenido exitosas experiencias en Costa Rica mediante la preparación y financiamiento de numerosos proyectos de transporte, como se ha venido demostrando en los siguientes créditos:

En 2008, se aprobó una CCLIP (CR-X1007), por hasta US\$850 millones de dólares, bajo la cual se ejecutaron satisfactoriamente el primer Programa de Infraestructura Vial (PIV-I) (contrato de préstamo 2007/OC-CR), por US\$300 millones de dólares y el Primer Programa de la Red Vial Cantonal (PRVC) (contrato de préstamo 2098/OC-CR), por un monto de US\$60 millones de dólares. Actualmente, se ejecuta por parte del MOPT, el segundo PRVC (contrato de préstamo 4507/OC-CR) por un monto de US\$144 millones de dólares y el Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) (contratos de préstamo 3071/OC-CR y 3072/CH-CR) para rehabilitación de la RVN, por un monto de US\$450 millones de dólares, todos en asociación con la planificación de largo plazo del MOPT, Planes Nacionales de Desarrollo y vinculación con distintos sectores.

### **3. DESCRIPCIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) CR-0005**

El Convenio de Cooperación CCLIP establece un marco de cooperación para el financiamiento de proyectos de inversión a través de contratos de préstamo individual dentro del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana.

## **Objetivo de la CCLIP**

Facilitar el acceso a financiamiento a largo plazo para invertir en proyectos sostenibles de mejora y ampliación de la Red Vial Estratégica de Costa Rica (RVE), y de mejora del desarrollo y la movilidad urbanas en la Gran Área Metropolitana (GAM), que promuevan la competitividad como mecanismo para impulsar el crecimiento económico del país.

El monto de la CCLIP es de US\$350 millones de dólares a ejecutarse en un plazo de desembolso de 10 años.

Dichos recursos serán utilizados para financiar dos Préstamos Individuales:

- i) Primer préstamo, hasta por la suma de US\$125.000.000 millones de dólares, para financiar el “Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas”
- (i) Segundo préstamo, hasta por la suma de US\$125.000.000 millones de dólares, para la terminación de la nueva vía a San Carlos y promoción del mantenimiento vial por estándares de servicio; así como el desarrollo y movilidad urbana a lo largo de los ejes viales bajo el concepto del Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), y se financiaría la infraestructura para habilitación de vías y obras complementarias inclusivas con base en los diseños que se elaborarían con la primera

operación.

### **Importancia de los Proyectos a financiar**

Como consecuencia del modelo de desarrollo urbano y económico de Costa Rica, los flujos de carga de producción y consumo se han ido concentrando en el GAM, esto ha provocado un aumento desmedido del tráfico vehicular y alta congestión en esa zona geográfica.

El corredor vial San José – Cartago (Ruta 2), cuenta con un crecimiento de tráfico Promedio Diario (TPD) en los últimos 20 años del 67%; y en el corredor San José – San Ramón (Ruta 1) creció 50%. Estudios del BID han medido el reflejo de estos aumentos como un incremento de costos de transporte entre 4% y 12%. Esto ha provocado aumentos en tiempos de viaje y disminución de la competitividad del país.

Los Proyectos financiarse con la CCLIP se justifican por su contribución a resolver problemas de congestión generados en la GAM (contaminación sónica, aire, calentamiento global, aumento costo de operación vehicular, entre otros), con el fin último de mejorar la calidad de vida de la población.

Además, las ampliaciones de las obras viales privilegiarán el transporte público limpio sobre el transporte privado de combustión interna, a través de la

implementación, donde sea factible, de carriles exclusivos sobre los cuales se desplazarán los vehículos de servicio público. Además, las ampliaciones están diseñadas en cumplimiento de toda la normativa de seguridad vial y serán construidas para ser acompañadas de obras urbanas complementarias (Parque Lineal Taras-La Lima; Circuito Recreativo de Occidente de San Ramón y Parque Metropolitano de Alajuela) que faciliten la intermodalidad con modos no motorizados y la accesibilidad a personas con discapacidad.

De igual forma se financiarán actividades de fortalecimiento institucional para la implementación y acompañamiento de dos proyectos de APPs, Costa Rica se encuentra bien posicionada en la región y ha tenido éxito en proyectos de concesión de los sectores portuario y aéreo, sin embargo, el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), creado por Ley en 7762 en 1998 para desarrollar y gestionar concesiones, aún presenta desafíos en su operación, razón por la cual debe ser fortalecido, así como las demás instancias involucradas en el proceso de concesión de obra pública.

La ampliación del Corredor Vial San José - San Ramón es indispensable para el desarrollo del país; no obstante, por varias circunstancias, por muchos años se ha rezagado la construcción de importante proyecto, lo cual les ha generado un evidente y manifiesto perjuicio a los usuarios y al país en general.

Por otro lado, es importante señalar que el desarrollo del proyecto San José-San Ramón está fundamentado en el mecanismo de “Project finance”, es decir, todas las inversiones y gastos, asociados al diseño, construcción, equipamiento, puesta en marcha, operación y mantenimiento del proyecto, serán cubiertos con financiamiento que, a su vez, será garantizado por el flujo de ingresos que se obtendrá del proyecto. De manera que los análisis preliminares efectuados por el Fiduciario determinaron que, en virtud de nivel de inversiones y gastos previstos para todo el proyecto, resultaba imprescindible iniciar con el Programa de Obras Impostergables (OBIS), que tienen como principales objetivos los siguientes:

- Facilitar los desvíos de tránsito durante el proceso constructivo del proyecto
- Mejorar y modernizar la infraestructura existente
- Favorecer la fluidez, funcionalidad y seguridad vial en el corredor vial
- Mejorar la interconexión de la Ruta N°1 con otras rutas importantes de la red vial
  
- Reducir los costos de inversión del proyecto San José-San Ramón (el financiamiento de las OBIS es por medio de los aportes realizados por los Fideicomitentes y por el crédito del BID)
- Favorecer las tasas de peaje para los usuarios (las inversiones de las OBIS estimadas en un monto total de US\$120 millones se convertirán en aporte del Gobierno a la estructuración financiera del Fideicomiso y con ello en una menor tarifa para los usuarios)



- Facilitar la bancabilidad del proyecto San José-San Ramón (al disminuir las inversiones y los riesgos constructivos de la parte del proyecto con cargo al financiamiento)

En este sentido, es importante incorporar en la estructuración financiera de los proyectos sujetos a esquemas de APPs, incluyendo la concesión, el mantenimiento y gastos relacionados con la operación de la infraestructura aportada por el Gobierno con el financiamiento del BID, de tal forma que el riesgo asociado a esas inversiones sea trasladado al privado.

Por otra parte, es importante señalar que la ejecución de estos proyectos es compatible y están vinculados con los compromisos regionales asumidos por el país en el marco del Proyecto Mesoamérica y la Política Marco de Movilidad y Logística en lo que se refiere a la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de las carreteras y servicios relacionados de impacto regional y que corresponde a la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM), conformada por los siguientes corredores: Corredor Pacífico, Corredor Atlántico, Ramales y Conexiones Complementarias, Corredor turístico del Caribe y Corredor Interoceánico.

#### **4. DESCRIPCIÓN PRIMERA OPERACIÓN INDIVIDUAL: PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL (PIV) Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS (APP)**

## **Objetivo general**

Contribuir a la competitividad del país a través de la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) en la Gran Área Metropolitana (GAM), y apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura vial a través modelos de Asociaciones Público-Privadas (APP) como mecanismo complementario para su financiamiento y gestión (incluyendo todas las fases del proceso: identificación y evaluación inicial, estudios de factibilidad, estructuración, licitación, adjudicación, construcción, operación y administración).

## **Objetivos específicos**

- (i) Disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC en la GAM;
- (ii) Disminuir los tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC en la GAM;
- (iii) Minimizar las emisiones generadas por el transporte en la GAM; y
- (iv) Mejorar la capacidad técnica e institucional del Gobierno de Costa Rica (GdCR) para desarrollar proyectos viales mediante esquemas de APP.

## **Componentes**

## **Componente 1. Infraestructura**

Dicho componente financiará:

- a. Mejoramiento y ampliación del tramo Taras – La Lima (3 km) en el corredor San José – Cartago (Ruta 2), y seis de las 17 Obras Impostergables (OBIS) en el corredor San José – San Ramón (Ruta 1): Puente Juan Pablo Segundo, Radial Río Virilla – Río Segundo, Intercambio Río Segundo, Intercambio Grecia, Intercambio Naranjo e Intercambio San Ramón.
- b. Supervisión de las obras
- c. Gestión predial, para lo cual se podrán hacer pagos anticipados hasta por un 30% del avalúo estimado de cada predio, con el fin facilitar la liberación del Derecho de Vía.
- d. Estudios y/o diseños para la terminación de la nueva vía a San Carlos, que incluyan los Análisis de Riesgo de Desastre (ARD) y efectos de Cambio Climático para integrar en los parámetros de diseño y proveer resiliencia.

Las ampliaciones de las obras viales privilegiarán el transporte público limpio sobre el transporte privado de combustión interna, a través de la implementación, donde sea factible, de carriles exclusivos sobre los cuales se desplazarán los vehículos de servicio público y vehículos privados eléctricos de forma prioritaria. Las ampliaciones están, además, diseñadas en cumplimiento de toda la normativa de seguridad vial y serán construidas para ser acompañadas de obras urbanas

complementarias que faciliten la intermodalidad con modos no motorizados y la accesibilidad a personas con discapacidad.

## **Componente 2. Desarrollo de capacidades institucionales**

Este componente tiene dos subcomponentes:

- a. Subcomponente de APP: financiará actividades de fortalecimiento técnico e institucional del CNC, MOPT y Ministerio de Hacienda, para gestionar proyectos de APP, incluye: asistencia para el desarrollo de al menos dos APP viales durante su ciclo de vida, complementada con el desarrollo de estudios, modelos, evaluaciones, promoción de proyectos, guías y capacitaciones, realizadas bajo la estrategia de aprender haciendo;
  
- b. Subcomponente de innovación, sostenibilidad y género: financiará: (a) el diseño final de obras urbanas complementarias a la vialidad, correspondientes al parque metropolitano de Alajuela, parque lineal de Taras-La Lima y el circuito recreativo de occidente en San Ramón; (b) apoyo a la implementación del modelo de negocio para buses eléctricos de transporte público; y (c) apoyo al fortalecimiento de la equidad de género y personas con discapacidad: mediante la actualización de la política de género y de planes de acción que incluyan formación y desarrollo de capacidades en el MOPT y el CNC, y mediante la incorporación en las obras viales de elementos modernos que faciliten el acceso a las personas

con discapacidad y el apoyo a oportunidades laborales en el sector transporte.

### **Componente 3. Administración, gestión y auditoría**

Dentro de este rubro se financiará la gestión fiduciaria, la gestión técnica y las auditorías del programa.

### **Costo total**

El costo total de la primera operación asciende hasta US\$178 millones de dólares, de los cuales US\$125 millones de dólares serán financiados por el BID y US\$53 millones de dólares con contrapartida aportada por el CONAVI. El presupuesto consolidado por componente se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 6  
Montos de la primera operación de la CCLIP**

<b>Componente</b>	<b>BID</b>	<b>MOPT*</b>	<b>Total</b>
<b>Componente 1. Infraestructura</b>	US\$119.000.000	US\$53.000.000	US\$172.000.000
<b>Componente 2. Desarrollo de capacidades institucionales</b>	US\$4.000.000	---	US\$4.000.000
<b>Componente 3. Administración, gestión y auditoría</b>	US\$2.000.000	---	US\$2.000.000
<b>TOTAL</b>	<b>US\$125.000.000</b>	<b>US\$53.000.000</b>	<b>US\$178.000.000</b>

*Fuente BID. Nota: \* Contrapartida para las OBIS del corredor San José – San Ramón (Ruta 1).*

La contrapartida o cualquier necesidad de recursos adicionales al financiamiento serán cubiertas por el MOPT como parte de su presupuesto, cumpliendo con los límites de gasto y la regla fiscal.

## **5. ESTRUCTURA INSTITUCIONAL PARA EL MANEJO Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA**

El MOPT será el Organismo Ejecutor (OE) del Programa, el cual se apoyará en dos unidades a las que se adicionará el personal y recursos necesarios para la ejecución del mismo: (i) la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) del Fideicomiso Corredor San José-San Ramón, que actuará como subejecutor del Programa para la gestión técnica y financiera de las Obras Impostergables (OBIS); y (ii) el Comité Asesor de la Supervisión (CAS) y su Unidad Asesora (UA), pertenecientes al MOPT<sup>3</sup>, que estará a cargo de la gestión administrativa, técnica, legal y financiera, para el resto del Programa, así como del seguimiento, control y monitoreo de los contratos del Programa que le correspondan.

El OE conservará la responsabilidad sobre todo el Programa de gestionar el presupuesto, suscribir los contratos, rendir cuenta sobre el uso de los recursos al Banco, la aprobación de los estados financieros y todas las decisiones de disposición de fondos públicos. El OE tendrá para el Programa el apoyo externo de una Unidad Ejecutora para realizar la gestión administrativa, técnica y legal, y de un

---

<sup>3</sup> Constituidos mediante Decreto Ejecutivo No. 39240 de 2015, que define sus funciones.

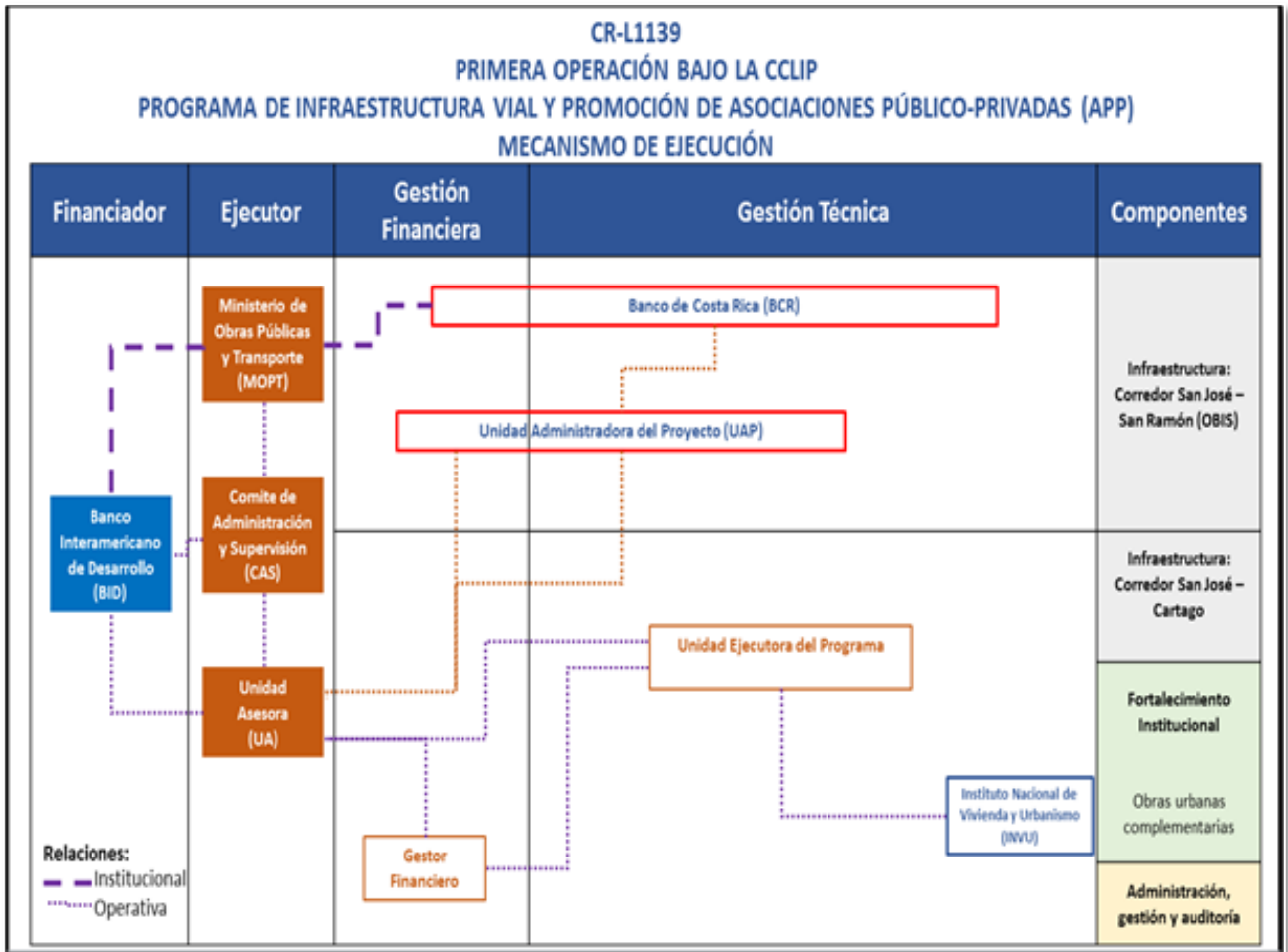
Fideicomiso para realizar la gestión financiera. La Unidad Ejecutora se encargará de realizar todas las actuaciones preparatorias que requiera el CAS para dictar los actos administrativos y la toma de decisiones que le competen, así como aquellos que requiera el Fideicomiso para realizar la gestión financiera del Programa. La UEP deberá cumplir con las funciones y tareas definidas en el Manual Operativo del Programa (MANOP).

En el MANOP se describirá en detalle, al menos: (i) las responsabilidades de las instancias participantes en el mecanismo de ejecución del Programa; (ii) el detalle del flujo de procesos para realizar las adquisiciones y contrataciones; (iii) los procesos administrativos financieros especiales para el Programa; y (iv) los criterios de elegibilidad y selección de las obras.

En el caso de los diseños de las obras urbanas complementarias el INVU funcionará como una asesoría técnica e interactúa únicamente con la Unidad Asesora del MOPT, quienes darán instrucciones a la Unidad Ejecutora para realizar las gestiones requeridas. El siguiente diagrama describe el esquema de la estructura organizacional general del Programa.

### **Figura N°3**

#### **Estructura organizacional**



## 6. CARACTERÍSTICAS Y CONDICIONES FINANCIERAS DEL FINANCIAMIENTO

En el Cuadro N° 7 se presenta el resumen de los términos y condiciones financieras del crédito con el BID.

**Cuadro N° 7**  
**Resumen Términos y Condiciones Financieras del Crédito**



Instrumento Financiero	Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana.
Programa	Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas
Prestatario	Gobierno de la República
Organismo Ejecutor	MOPT
Monto CCLIP	US\$ 350.000.000
Monto del Contrato Individual	US\$ 125.000.000
Tasa interés	Anual. Basada en la Tasa Libor a 3 meses más un margen de fondeo (0,12%) más el margen de préstamos estándar del BID (0,80%). A la fecha corresponde a una tasa anual de 2.75%.
Plazo del Crédito	25 años.
Periodo de Gracia	5 años.
Periodo de Amortización	20 años.
Plazo de Desembolso	5 años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia.
Comisión de Crédito	0,75% anual máxima aplicada al saldo diario no desembolsado de los préstamos. Actualmente es de un 0,50% anual.
Recursos para inspección y vigilancia	En ningún caso podrá cobrarse más de lo que resulte de aplicar el 1% al monto del préstamo, dividido por el número de semestres comprendido en el plazo original de desembolsos. A la fecha el Prestatario no está obligado a cubrirlos.
Administración de los recursos	Principio de Caja Única del Estado.

Fuente: Contrato de Préstamo negociado

Como se observa en el cuadro, las condiciones financieras de la operación del BID son favorables a nivel de mercado y el plazo del crédito representa un valor agregado para el Gobierno (al ser el Prestatario de la operación crediticia) ya que suaviza el impacto sobre su flujo de caja y, por ende, coadyuva en el manejo de la liquidez y causa el menor impacto posible en sus finanzas.

## **7. IMPACTO DE LA OPERACIÓN EN LAS FINANZAS PÚBLICAS**

Al considerar el impacto que tendría este endeudamiento en las finanzas y en la razón Deuda Gobierno Central/PIB, se observa que el impacto es marginal, ya que al considerar los desembolsos del crédito dicha razón se proyecta para el 2025 en un 67,48% y si el financiamiento del BID no se incorporara sería de un 67,31%.

Es así que este crédito no es determinante en la tendencia de la deuda pública, siendo que el crecimiento de la deuda se explica mayoritariamente por el financiamiento del déficit fiscal mediante la deuda interna bonificada (que se utiliza principalmente para financiar la estructura de gastos corriente y pago de intereses). Es importante resaltar que esta información puede ser revisada a la Luz de los impactos económicos previstos por el COVID 19.

La reducción del endeudamiento externo para inversión no revierte esa tendencia de la deuda, sino más bien acelera la misma en perjuicio del crecimiento del PIB.

El efecto marginal que este crédito puede tener sobre la razón Deuda Gobierno Central/PIB puede ser mitigado por el efecto que representa contribuir a la competitividad del país a través de la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) en la GAM, y apoyar el desarrollo de proyectos de infraestructura vial a través de modelos de Asociaciones Público-Privadas.

## **8. SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUERIMIENTOS ESTABLECIDOS EN LA LEGISLACIÓN PARA LA CONTRATACIÓN DEL ENDEUDAMIENTO PÚBLICO**

Conforme al ordenamiento jurídico costarricense, la contratación de un crédito debe cumplir con las autorizaciones administrativas, del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN), así como del dictamen favorable del Banco Central de Costa Rica (BCCR) y de la Autoridad Presupuestaria.

Así las cosas, para el financiamiento externo del Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas que se financia con el primer contrato de préstamo derivado del “Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005 del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana: Primera Operación”, se obtuvieron las respectivas aprobaciones que se detallan a continuación:

- Mediante oficio MIDEPLAN-DM-OF-0240-2020 del 25 de febrero del 2020 MIDEPLAN emite aprobación final de inicio de trámites para obtener créditos públicos con el fin de financiar la Primera Operación Individual de la Línea de Crédito Condicional (CCLIP) para el “Programa de Infraestructura Vial y Promoción de APP’s” financiado mediante endeudamiento público con el BID por un monto de hasta US\$125.000.000,00 millones de dólares.

- Mediante artículo 8, del acta de la sesión 5920-2020, celebrada el 10 de marzo de 2020 la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica emitió el dictamen favorable para que el Ministerio de Hacienda contrate un crédito con el BID, hasta por USD 125 millones de dólares, para financiar la Primera Operación Individual de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, denominado: Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas. El prestatario de la operación es el Gobierno de la República y el ejecutor es el MOPT.
  
- Mediante Acuerdo N° 12648 tomado por la Autoridad Presupuestaria en la Sesión Extraordinaria No. 07-2020 del 17 de marzo del 2020, se autoriza la contratación del financiamiento para el Programa de Infraestructura Vial (PIV) y Promoción de Asociaciones Público Privadas (APP), bajo el Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Programa de Inversión (CCLIP) CR-O0005 del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, por la suma de US\$ 125.000.000 millones de dólares.
  
- Por las razones expuestas, se somete a consideración de los señores (as) diputados (as), el presente proyecto de Ley **“APROBACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) CR-O0005 DEL PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD URBANA Y DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO N° 4864/OC-CR QUE FINANCIA LA PRIMERA**

**OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO EL CCLIP DENOMINADA PROGRAMA  
DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES  
PÚBLICO PRIVADAS”**

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**“APROBACIÓN DEL CONVENIO DE COOPERACIÓN PARA EL  
FINANCIAMIENTO DE PROYECTOS DE INVERSIÓN (CCLIP) CR-O0005 DEL  
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y MOVILIDAD URBANA Y DEL  
CONTRATO DE PRÉSTAMO N° 4864/OC-CR QUE FINANCIA LA PRIMERA  
OPERACIÓN INDIVIDUAL BAJO EL CCLIP DENOMINADA PROGRAMA DE  
INFRAESTRUCTURA VIAL Y PROMOCIÓN DE ASOCIACIONES PÚBLICO  
PRIVADAS”**

**ARTÍCULO 1.- Aprobación del Convenio de Cooperación**

Apruébese el Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005 para el financiamiento del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, suscrito el día 18 de marzo del 2020, en San José, Costa Rica entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), por un monto hasta de trescientos cincuenta millones de dólares moneda de los Estados Unidos de América (US\$350.000.000,00).

El texto referido del Convenio de Cooperación que se anexa a continuación, forma parte integrante de esta Ley.

**ARTICULO 2.- Aprobación del Contrato de Préstamo N° 4864/OC-CR**

Apruébese el Contrato de Préstamo N° 4864/OC-CR, suscrito entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el 18 de marzo del 2020,

para financiar el Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público-Privadas, por un monto hasta de ciento veinticinco millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$125.000.000,00), celebrado en el marco del Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005.

Los textos del referido Contrato de Préstamo N° 4864/OC-CR, su Anexo Único y las Normas Generales que se adjuntan a continuación, forman parte integrante de esta Ley

**ARTICULO 3.- Contrato de Préstamo que financiará la Segunda Operación Individual**

El Contrato de Préstamo que financiará la Segunda Operación Individual derivada del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión

(CCLIP) CR-O0005, entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo, para financiar el Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana no deberán someterse al trámite y la eventual aprobación de la Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Las condiciones financieras aplicables al Contrato de Préstamo para financiar esta Operación Individual deberán ser las ofrecidas al Sector Público con garantía estatal por el BID, y en ningún caso, al momento de suscripción podrá celebrarse el contrato de préstamo si se da alguna de las siguientes situaciones:

- a)** La comisión de crédito anual sobre saldos no desembolsados del financiamiento excede el uno coma cinco por ciento (1,5%).
- b)** La comisión por inspección y vigilancia excede el dos por ciento (2%) del monto del financiamiento.
- c)** La tasa de intereses sobre los saldos deudores diarios, son a una tasa de interés en dólares superior a la Tasa Libor a tres (3) meses o la referencia que se pacte en su sustitución, más un margen del tres coma cero por ciento (3,0%), o bien su equivalente en otras monedas diferentes del US dólar o su equivalente en tasa fija.
- d)** Los plazos para realizar los desembolsos son inferiores a tres (3) años, y los plazos para amortización son inferiores a quince (15) años, contados a partir de la suscripción del contrato de préstamo.



#### **ARTÍCULO 4.- Verificación de factibilidad**

La ejecución del proyecto de la carretera a San Carlos previsto para la segunda operación de financiamiento, está sujeta a la verificación de la factibilidad del proyecto con los estudios a efectuarse con la primera operación individual. En caso de que, como resultado de los estudios previstos, no fuera factible financiarla en el marco del Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) podrá, en acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, seleccionar para financiamiento, otros proyectos que resulten factibles y que se encuentren en el Plan Nacional de Transportes (PNT) vigente en ese momento.

#### **ARTÍCULO 5.- Mecanismo de ejecución**

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el Organismo Ejecutor del Programa. Para desempeñar esta función, el Organismo Ejecutor contará con la siguiente estructura de apoyo:

- i) **Comité Asesor de la Supervisión.** Se empleará la figura de un Comité Asesor de la Supervisión (CAS), con una Unidad Asesora (UA), en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que estará a cargo de la supervisión general del programa.

- ii) **Unidad Administradora ruta 1.** Se podrá emplear el apoyo de la Unidad Administradora del Proyecto del “*Fideicomiso Corredor San José - San Ramón y sus Radiales, 2016*”, que actuará como subejecutor del programa específicamente para la gestión técnica y financiera de las Obras Impostergables en el corredor San José - San Ramón (Ruta 1).
  
- iii) **Unidad Ejecutora y Fideicomiso.** El Organismo Ejecutor contará con el apoyo de una Unidad Ejecutora, para realizar la gestión administrativa, técnica y legal del Programa, y de un Fideicomiso, para realizar la gestión financiera del Programa, a excepción de las Obras Impostergables en el corredor San José - San Ramón (Ruta 1). En caso de no lograrse un acuerdo razonable para el desarrollo de esta función por parte de estas entidades (el Fideicomiso y la Unidad Ejecutora), el Organismo Ejecutor podrá proponer y acordar con el Banco Interamericano de Desarrollo, el empleo de un Fideicomiso y/o Unidad Ejecutora diferentes para desarrollar cabalmente esta función, siguiendo las políticas y procedimientos previstos en este contrato de Préstamo.

Si para lograr los objetivos del Programa, fuera necesario realizar un ajuste en el mecanismo de ejecución descrito, el Organismo Ejecutor podrá proponer y acordar con el Banco Interamericano de Desarrollo los ajustes pertinentes. Todos los cambios convenidos deberán reflejarse en el Manual Operativo del Programa.

## **ARTÍCULO 6.- Expropiaciones y reasentamientos**

Para los efectos del trámite de los procesos de expropiación de los terrenos requeridos para la ejecución del Programa, la Unidad Ejecutora designada por el MOPT, por medio de los profesionales que la integran o mediante consultores especialistas contratados para el apoyo en las gestiones que se requieran, podrá encargarse directamente de todas las actuaciones preparatorias requeridas para el dictado de los actos administrativos que le competen al organismo ejecutor. Esas actuaciones preparatorias incluyen, la elaboración de estudios técnicos, planos catastrados para expropiación, incluidos los derivados de relocalización de servicios públicos, dictámenes jurídicos, valoraciones sociales, gestoría vial, avalúos de bienes inmuebles y derechos comerciales, estudios socioeconómicos, entre otros.

De existir limitación procedimental o presupuestaria por parte de las instituciones estatales encargadas de la implementación de las medidas sociales, incluidos los planes de reasentamiento necesarios para cumplir con lo dispuesto en los respectivos contratos de préstamos, se faculta al Organismo Ejecutor el uso de los recursos del financiamiento del Programa para cubrir los procesos y costos relacionados.

Los procedimientos de adquisiciones directas de bienes y derechos inmuebles y las expropiaciones correspondientes a estos deberán realizarse en la forma más expedita posible y se considerarán de interés público primordial. Para los efectos anteriores, se observarán las disposiciones respectivas de la Ley N° 9286 del 11 de noviembre de 2014, y publicada en La Gaceta N° 24 del 4 de febrero de 2015, y se procurará la mayor celeridad, así como lo dispuesto en el Decreto Ejecutivo N° 42022 del 20 de setiembre del 2019 Oficialización de la Estrategia para la Atención

de los Procesos de Adquisición de Derechos de Vías y Relocalización de Servicios en los Proyectos Vinculados a los Planes Nacionales de Desarrollo y Plan Nacional de Transportes.

En el caso de que sea necesario llevar el trámite de adquisición de bienes inmuebles al proceso jurisdiccional de expropiación, una vez depositado el monto del avalúo administrativo ante el órgano jurisdiccional respectivo, este deberá otorgar, en un plazo máximo de tres días hábiles, a los propietarios o poseedores un plazo no mayor de quince días hábiles para que desalojen o desocupen el inmueble o derecho. La resolución que se emita no tendrá recurso alguno en sede judicial, ni sus efectos podrán ser suspendidos por la aplicación de medidas cautelares.

#### **ARTÍCULO 7.-Procedimientos de Contratación Administrativa**

Las Operaciones Individuales a ser financiadas con recursos del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005 se regirán por las Políticas del Banco en materia de Contratación de Obras y Adquisición de Bienes y Selección y Contratación de Consultores vigentes al momento de la suscripción de los correspondientes Contratos de Préstamo Individual, independientemente del mecanismo de ejecución que utilice el Organismo Ejecutor las cuales prevalecerán sobre los procedimientos y las normas del ordenamiento jurídico nacional, cuya aplicación será solo supletoria.

En los casos en que según el monto contractual estimado proceda que la Contraloría General de la República tramite y resuelva los recursos de objeción y

de apelación en contra de los pliegos o carteles de licitación y los actos de adjudicación que se dicten en los procedimientos de adquisiciones, se aplicarán todos los plazos previstos para el caso de las licitaciones abreviadas, según lo establece la Ley N° 7494, Ley de Contratación Administrativa, de 2 de mayo de 1995, y sus reformas. En dichos trámites recursivos la Contraloría General de la República resolverá únicamente sobre las alegaciones de nulidad hechas por las partes.

#### **ARTÍCULO 8.- Autorización para cobro de peajes**

Se autoriza de manera facultativa al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y al Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), según corresponda, para que establezca en las rutas nacionales el cobro de un peaje en los proyectos a realizar con esta ley, que permita garantizar un adecuado mantenimiento de la vía en todos sus componentes dentro de los principios de racionalidad, proporcionalidad, oportunidad y conveniencia local y nacional.

Para lo anterior, deberá existir un estudio previo de viabilidad técnica que analice todos los aspectos relacionados con la medida de colocar un peaje. La Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP) se encargará de la aprobación de las tarifas correspondientes.

#### **ARTÍCULO 9.- Exención de pago de impuestos para la formalización del financiamiento**

No estarán sujetos al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, contribuciones o derechos, los documentos que se requieran para formalizar los contratos de préstamo suscritos en el marco del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005 entre la República de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID); asimismo, la inscripción de estos documentos en los registros correspondientes queda exonerada de todo tipo de pago.

#### **ARTÍCULO 10.- Exención de tributos.**

Se exonera al ente gestor o fideicomiso a cargo de la ejecución del presente proyecto de toda clase de impuestos, tasas, sobretasas, timbres, contribuciones o derechos de carácter nacional o de importación, en el tanto estos se relacionen con la administración y ejecución del proyecto.

Por las características propias del presente contrato de préstamo, se exonera de toda clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones o derechos de carácter nacional, las adquisiciones de obras, bienes y servicios que se efectúen con recursos del financiamiento en cuestión, siempre y cuando tales contrataciones se realicen con estricto apego a las disposiciones de los contratos de préstamo y se incorporen en el proyecto.

La exención descrita en el párrafo anterior cubre también el impuesto único por el tipo de combustible, contenido en la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias (según la Ley 8114 del 4 de julio de 2001 y sus reformas), debiendo la Refinadora

Costarricense de Petróleo (RECOPE) vender los combustibles que se requieran para este proyecto libres de dicho impuesto.

Estarán exentos del pago de impuestos, tasas, contribuciones, derechos y timbres, dentro de los que se contemplan los del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, los actos de formalización de las operaciones necesarias para la ejecución de este proyecto, así como los de inscripción de los documentos en los registros que correspondan, incluyendo los permisos de construcción y de viabilidad ambiental.

Los contratistas y subcontratistas deberán pagar los impuestos respectivos por los equipos y vehículos nacionalizados una vez finalizada la ejecución del proyecto o en caso de que estos sean vendidos, excepto si estos son donados al Estado costarricense. La eventual donación deberá ser expresamente aceptada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de previo a lo cual, el interesado deberá haber comunicado el detalle de los bienes por donar a la Dirección General de Hacienda y a la Dirección General de Aduanas y llevar a cabo los trámites respectivos ante cada entidad.

#### **ARTÍCULO 11.- Procedimiento de evaluación de impacto ambiental**

Las actividades, las obras o los proyectos que se desarrollen con cargo a los fondos aquí aprobados, incluidos los referentes a relocalización de los servicios públicos, 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 aprueban los contratos de préstamo. Se deberá realizar una evaluación ambiental de conformidad con el artículo 17 de la Ley N.º 7554, Ley Orgánica del Ambiente, de 4 de octubre de 1995. La Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena), por ser el órgano competente, establecerá por medio de resolución administrativa, en un plazo máximo de diez 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 de la Administración Pública, al amparo de la normativa tutelar ambiental.

Las actividades y los proyectos que se financian con los contratos de préstamo aprobados en esta ley se exceptúan del pago de las tarifas establecidas por el Decreto Ejecutivo N° 34536-MINAE, denominado Reglamento de fijación de tarifas de servicios brindados por la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (Setena).

Asimismo, se exceptúan las actividades, las obras o los proyectos que se ejecuten con los fondos aquí aprobados, de la publicación establecida en el artículo 22 de la Ley N° 7554, Ley Orgánica del Ambiente, de 4 de octubre de 1995.

#### **ARTÍCULO 12.- Viabilidad ambiental**

Recibida la totalidad de la información y los estudios requeridos, la Setena contará con un plazo hasta de un mes para emitir la resolución administrativa en la que se otorga o rechaza la viabilidad ambiental. Esta resolución administrativa deberá ser



notificada a la Dirección de Geología y Minas y a las partes legitimadas en el expediente administrativo.

La Setena deberá sujetar el procedimiento a reglas de calificación única de la información, con el propósito de dar cumplimiento a los principios constitucionales de eficacia, eficiencia, simplicidad y celeridad de la organización y función administrativas.

### **ARTÍCULO 13.- Concesión minera**

Será competencia de la Dirección de Geología y Minas otorgar la concesión de explotación de cauces de dominio público y/o canteras para la extracción de los materiales que servirán de insumo para la actividad, la obra o el proyecto por desarrollarse, según el objetivo del Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de inversión (CCLIP) CR-O0005. La Dirección de Geología y Minas indicará cuáles estudios técnicos específicos deberá presentar el Estado o adjudicatario de la contratación administrativa, sin dejar de lado la observancia del proceso abreviado que se debe respetar para los trámites de las actividades, las obras o los proyectos que se desarrollen con cargo a los cursos aquí aprobados.

Los estudios técnicos presentados en la Setena o elaborados por esta servirán de insumo para la evaluación en la Dirección de Geología y Minas, si esta última considera que la información se puede homologar, lo anterior de conformidad con estricto apego a la Ley N° 8220, Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos

y Trámites Administrativos, de 4 de marzo de 2002, la Dirección lo hará efectivo por medio de resolución administrativa.

El primer paso en el trámite de concesión minera será la reserva del área por explotar en el Registro Minero de la Dirección de Geología y Minas por parte del interesado, y se considerarán legitimados, para todos los efectos legales y administrativos, la Administración Pública o el adjudicatario de la actividad, la obra o el proyecto.

#### **ARTÍCULO 14.- Relocalización de servicios públicos**

En todos los proyectos financiados con los recursos aprobados en el marco del Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP) CR-O0005, 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 Organismo Ejecutor, con el apoyo de la Unidad Ejecutora del Programa prevista en el artículo 5 de esta ley, 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 a diseñar y ejecutar las relocalizaciones respectivas, dentro del plazo que el Organismo Ejecutor establezca en apego a los objetivos y plazos del Programa, el cual será contado a partir del día hábil siguiente de realizada la comunicación de diseños, o bien, del comunicado

oficial. Los funcionarios de las instituciones prestatarias de los servicios públicos que deben ser relocalizados, que incumplan de manera injustificada el plazo antes señalado, estarán sujetos al régimen de responsabilidad correspondiente.

El costo de los diseños y las obras de relocalización que se deban realizar de acuerdo con los diseños de la obra de infraestructura del transporte, remitidos por la Unidad Ejecutora del Programa, será asumido por el Organismo Ejecutor, en la medida de lo posible o, en su defecto, cubiertos con fondos del presupuesto nacional, para lo cual se deberán adoptar las previsiones correspondientes.

Para los efectos de lo dispuesto en el párrafo anterior, 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.

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente artículo acarreará responsabilidad disciplinaria al funcionario responsable de la institución prestataria del servicio público, por el incumplimiento de deberes acaecido, según el régimen sancionatorio correspondiente.

**ARTÍCULO 15.- Inclusión de Recursos en el Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República.**

Siendo que los recursos de las operaciones individuales que se suscriban en el marco del Convenio de Cooperación para el financiamiento de Proyectos de inversión (CCLIP) CR-O0005 son única y exclusivamente para ser utilizados en la ejecución del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana, se autoriza al Poder Ejecutivo para incluir dichos recursos en el Presupuesto Ordinario y Extraordinario de la República vigente mediante decreto ejecutivo.

Rige a partir de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la Presidencia de la República.- San José a los veintitrés días del mes de marzo del año dos mil veinte.

**CARLOS ALVARADO QUESADA**

***Rodrigo Chaves Robles***

***Ministro de Hacienda***

**El expediente legislativo aún no tiene Comisión asignada**