

8 de mayo de 2020  
OF-0529-IT-2020

T +506 2506.3200  
F +506 2215.4135

Correo electrónico  
[itransporte@aresep.go.cr](mailto:itransporte@aresep.go.cr)

[www.aresep.go.cr](http://www.aresep.go.cr)

Señor  
Roberto Jiménez Gómez  
Regulador General

**ASUNTO: Criterio sobre proyecto de ley 21929**

Estimado señor:

En atención al memorando ME-0373-RG-2020, mediante el cual solicitó criterio respecto del proyecto de ley en el expediente legislativo 21929, se procedió a revisar el texto remitido y de seguido se externa el criterio de la Intendencia de Transporte.

El proyecto de ley, como lo indica su nombre, propone, en su artículo primero, la aprobación de un “Convenio de Cooperación para el Financiamiento de Proyectos de Inversión (CCLIP)” destinado al financiamiento del “Programa en Infraestructura Vial y Movilidad Urbana”. El Convenio fue suscrito el día 18 de marzo de 2020 entre el Gobierno de la República y el Banco Interamericano de Desarrollo, y se propone que habilite la suscripción de dos “Contratos de Préstamo Individuales”.

El primer Contrato estaría destinado a financiar, con hasta 125 millones de dólares, el “Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas”. Este Programa incluye el mejoramiento y ampliación del tramo Taras – La Lima en el corredor San José – Cartago, seis de las diecisiete Obras Impostergables (OBIS) en el corredor San José – San Ramón, y los estudios y diseños requeridos para la terminación de la nueva carretera hacia el cantón de San Carlos. El segundo Contrato estaría destinado a financiar, con hasta 225 millones de dólares, la terminación de la nueva carretera hacia el cantón de San Carlos y otras obras urbanas complementarias a la vialidad.

Según lo indicado en la exposición de motivos, el primer Contrato ya superó las aprobaciones requeridas por el ordenamiento jurídico por parte del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, el Banco Central de Costa Rica y la Autoridad Presupuestaria. Por lo tanto, el artículo segundo del proyecto de ley propone la aprobación de este primer Contrato.

Por último, el tercer y cuarto artículos del proyecto de ley proponen liberar al segundo Contrato del trámite y posterior aprobación por parte de la Asamblea Legislativa, estableciendo limitantes para sus parámetros financieros. El resto del articulado establece una serie de condiciones complementarias al Convenio y los Contratos, incluyendo el establecimiento del mecanismo de ejecución y la correlación de los proyectos financiados por los Contratos con la normativa vigente en materias de expropiación, contratación administrativa, impuestos, evaluación de impacto ambiental y extracción de minerales.

La aprobación del Convenio y los Contratos indicados de previo, así como los demás aspectos referidos en el párrafo antecedente, no tienen relación directa con las competencias legales de la Autoridad Reguladora. Sin embargo, se observa que dentro de las obras que se propone financiar por medio de la aprobación del primer Contrato, se incluyen seis OBIS del corredor vial San José-San Ramón. Los artículos 6 y 8 de la Ley N° 9292 (Desarrollo de Obra Pública del Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales mediante Fideicomiso) establecen lo siguiente:

*“ARTÍCULO 6.- Origen de los fondos del fideicomiso. El origen de los fondos para el financiamiento del fideicomiso serán los siguientes:*

*a) Préstamos que otorguen los bancos del Sistema Bancario Nacional o las entidades financieras internacionales.*

***b) Inversiones de las instituciones públicas que se indican en el artículo 3 de la presente ley, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional.***

*c) Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa financiera aplicable.*

*(...)*

*ARTÍCULO 8.- Tasa de peaje regente. La estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como de evaluación de calidad del servicio, se incorporarán en el contrato de fideicomiso, los cuales deberán ser consultados ante la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (Aresep). Dicha institución tendrá un plazo máximo de diez días hábiles para rendir su criterio, el cual será vinculante. Transcurrido este plazo sin recibir respuesta, se interpretará que la Aresep no tiene objeciones.*

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

(...) (El resaltado no es del original.)

Como puede observarse, la Autoridad Reguladora tiene la competencia legal de revisar la estructura tarifaria del fideicomiso de la carretera San José-San Ramón, tomando en consideración para ello garantizar que las tarifas que se establezcan respondan al criterio del servicio al costo. Por lo tanto, se considera importante recalcar que toda inversión que se realice en la carretera de marras y que sea financiada por medios distintos a la tarifa cobrada directamente a los usuarios (como, por ejemplo, por la vía de transferencias que el Poder Ejecutivo realice y que no deban ser repagadas por el fideicomiso), coadyuvarán a mantener la tarifa con niveles menores que el nivel que resultaría en caso de que la totalidad de las obras tuviera que financiarse directamente por parte del fideicomiso por medio de deuda propia.

Por otro lado, se observa que el proyecto de ley enviado para consulta por la Asamblea Legislativa, trata sobre aspectos relacionados con las competencias de la Autoridad Reguladora en dos artículos. En el caso del artículo 8, indica lo siguiente:

*“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.**”* (El resaltado no es del original.)

Esta autorización es equivalente a la actualmente contenida en el inciso f) del artículo 5 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad (Ley 7798), de forma que no provoca cambio alguno en el marco de competencia de dicha institución y por consecuencia en las potenciales obligaciones de la Autoridad Reguladora.

En el caso del artículo 14 del proyecto de Ley, este indica lo siguiente:

*“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.” (El resaltado no proviene del original.)*

La reubicación de redes de servicios públicos es un prerrequisito normal y crítico para las obras de infraestructura vial, ya que las distintas redes de servicios frecuentemente aprovechan el derecho de vía adquirido para la construcción de carreteras. Esto puede afectar a redes de acueducto, alcantarillado, transmisión y distribución eléctrica, ductos de trasiego de combustibles, vías ferroviarias y otros. Como puede observarse, todas esas redes son operadas por prestadores de servicio público sujetos a la regulación de la Autoridad Reguladora.

En virtud de todo lo anterior, se considera que el proyecto de Ley responde a las necesidades actuales de la población, buscando alivianar los problemas de transporte terrestre y ayudando a la reactivación económica del país, por lo que la Autoridad Reguladora se pronuncia favorablemente para que continúe el trámite respectivo.

Cordialmente,

## **INTENDENCIA DE TRANSPORTE**

Daniel Fernández Sánchez  
Intendente a.í.

<b>Elaboró:</b> Mauricio González Quesada	<b>Revisó:</b> Daniel Fernández Sánchez	<b>Responde:</b> ME-0373-RG-2020 <b>RA:</b> NA <b>Anexos:</b> NA
<b>Copias:</b> NA		<b>Copias a expediente:</b> NA