



INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS
San José, Costa Rica
Apartado 1097-1200. Teléfono 2242-5012

8 de mayo del 2020
PRE-2020-00643

Señor
Edel Reales Noboa
Director a.i.
Departamento de Secretaría del Directorio
Asamblea Legislativa

Ref: Respuesta a documento AL-DSDI-OFI-0080-2020

Estimado señor:

Dentro del plazo concedido, me refiero a su Oficio AL-DSDI-OFI-0080-2020 de fecha 28 de abril de 2020, recibido en fecha 04 de mayo mediante correo electrónico, en el que se consulta el criterio del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados en relación con el Proyecto de Ley denominado “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”, expediente legislativo N°21.929

I. RESUMEN DEL PROYECTO

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 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 CO₂, entre otras consecuencias.

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 por motivos laborales, compras, visitas familiares y estudio.

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.

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.

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 Expediente N.º 21.929 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 de dólares .El presente Convenio de Cooperación (CCLIP) comprende inversiones para desarrollar los siguientes proyectos.

- Construcción de la nueva carretera a San Carlos.
- Ampliación del corredor San José – Cartago, entre Taras y La Lima.
- Ampliación y mejoramiento del corredor San José - San Ramón.

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.

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

- Disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC en la GAM;

- Disminuir los tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC en la GAM;
- 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.

Importancia de los Proyectos por financiar

Los Proyectos por 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.

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.

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.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

LEY CONSTITUTIVA DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS, N ° 2726 DEL 20 DE ABRIL DE 1961.

Artículo 1.- (*)

Con el objeto de dirigir, fijar políticas, establecer y aplicar normas, realizar y promover el planeamiento, financiamiento y desarrollo y de resolver todo lo relacionado con el suministro de agua potable y recolección y evacuación de aguas negras y residuos industriales líquidos, lo mismo que el aspecto normativo de los sistemas de alcantarillado pluvial en áreas urbanas, para todo el territorio nacional se crea el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, como institución autónoma del Estado.

(*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 5915 de 12 de julio de 1976

Artículo 2.- (*)

Corresponde al Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados:

- a) Dirigir y vigilar todo lo concerniente para proveer a los habitantes de la república de un servicio de agua potable, recolección y evacuación de aguas negras y residuos industriales líquidos y de aguas pluviales en las áreas urbanas;
- b) Determinar la prioridad, conveniencia y viabilidad de los diferentes proyectos que se propongan para construir, reformar, ampliar, modificar obras de acueductos y alcantarillados; las cuales no se podrán ejecutar sin su aprobación;
- c) Promover la conservación de las cuencas hidrográficas y la protección ecológica, así como el control de la contaminación de las aguas;

d) Asesorar a los demás organismos del Estado y coordinar las actividades públicas y privadas en todos los asuntos relativos al establecimiento de acueductos y alcantarillados y control de la contaminación de los recursos de agua, siendo obligatoria, en todo caso, su consulta, e inexcusable el cumplimiento de sus recomendaciones;

e) Elaborar todos los planos de las obras públicas relacionadas con los fines de esta ley, así como aprobar todos los de las obras privadas que se relacionen con los sistemas de acueductos y alcantarillados, según lo determinen los reglamentos respectivos;

f) Aprovechar, utilizar, gobernar o vigilar, según sea el caso, todas las aguas de dominio público indispensables para el debido cumplimiento de las disposiciones de esta ley, en ejercicio de los derechos que el Estado tiene sobre ellas, conforme a la ley número 276 de 27 de agosto de 1942, a cuyo efecto el Instituto se considerará el órgano sustitutivo de las potestades atribuidas en esa ley al Estado, ministerios y municipalidades;

g) Administrar y operar directamente los sistemas de acueductos y alcantarillados en todo el país, los cuales se irán asumiendo tomando en cuenta la conveniencia y disponibilidad de recursos. Los sistemas que actualmente están administrados y operados por las corporaciones municipales podrán seguir a cargo de éstas, mientras suministren un servicio eficiente.

Bajo ningún concepto podrá delegar la administración de los sistemas de acueductos y alcantarillado sanitario del Área Metropolitana.

Tampoco podrá delegar la administración de los sistemas sobre los cuales exista responsabilidad financiera y mientras ésta corresponda directamente al Instituto.

Queda facultada la institución para convenir con organismos locales, la administración de tales servicios o administrarlos a través de juntas administradoras de integración mixta entre el Instituto y las respectivas comunidades, siempre que así conviniere para la mejor prestación de los servicios y de acuerdo con los reglamentos respectivos.

Por las mismas razones y con las mismas características, también podrán crearse juntas administradoras regionales que involucren a varias municipalidades;

h) Hacer cumplir la Ley General de Agua Potable, para cuyo efecto el Instituto se considerará como el organismo sustituto de los ministerios y municipalidades indicados en dicha ley;

i) Construir, ampliar y reformar los sistemas de acueductos y alcantarillados en aquellos casos en que sea necesario y así lo aconseje la mejor satisfacción de las necesidades nacionales; y

j) Controlar la adecuada inversión de todos los recursos que el Estado asigne para obras de acueductos y alcantarillado sanitario.

(* El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 5915 de 12 de julio de

Artículo 21.- (*)

Todo proyecto de construcción, ampliación o modificación de sistemas de abastecimiento de agua potable y disposición de aguas servidas y pluviales, público o privado, deberá ser aprobado previamente por el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, el que podrá realizar la inspección que estime conveniente para comprobar que las obras se realizan de acuerdo con los planes aprobados.

Dicha aprobación previa será obligatoria en todos los casos de construcción de fraccionamientos, urbanizaciones o lotificaciones en cualquier parte del país y ningún otro organismo estatal otorgará permisos o aprobaciones de construcción sin tal aprobación por parte del Instituto. La infracción de este mandato ocasionará la nulidad de cualquier permiso de construcción otorgado en contravención de esta prohibición teniéndose por legalmente inexistente la parcelación o el proyecto en su caso, con las consecuencias, en cuanto a terceros, que prevé el artículo 35 de la Ley de Planificación Urbana, No. 4240 de 15 de noviembre de 1968.

(* El presente artículo ha sido adicionado mediante Ley No. 5595 de

17 de octubre de 1974.

(* El presente artículo ha sido reformado mediante Ley No. 5915 de

12 de julio de 1976

III. CRITERIO INSTITUCIONAL

Resolver el problema nacional del congestionamiento vial, así como las secuelas de las mismas como la (contaminación sónica, aire, calentamiento global, aumento costo de operación vehicular, entre otros), son de mucha importancia, los cuales llegan a obtener un grado indispensable para el desarrollo del país; dichos proyectos se pretenden financiarse con el CCLIP, lo que se convierte en uno de los diversos desafíos con que se visiona el país, no obstante vistas varias circunstancias por muchos años se ha rezagado la planificación y construcción para proyecto de esa magnitud, situación que llega a reflejarse en un evidente y manifiesto perjuicio a los usuarios en general, como al crecimiento del país.

Estos proyectos deben ser tratados como de carácter urgente y vitales para la economía, esto por cuanto van a generar una mejoría al estilo de vida para los habitantes, pero sobre todo un desahogo en las congestiones de las vías nacionales, así como una eficiente y eficacia de las vías cubiertas en este proyecto, buscando un alto impacto en la economía nacional, en especial para la balanza comercial.

Pero esta mejora también conlleva Relocalización de servicios públicos, a lo que nos concierne a nuestra institución como responsables directos de acuerdo a nuestra Ley Constitutiva somos los responsables de dirigir, fijar políticas, establecer y aplicar normas, realizar y promover el planeamiento, financiamiento y desarrollo y de resolver todo lo relacionado con el suministro de agua potable y recolección y evacuación de aguas negras y residuos industriales líquidos, lo mismo que el aspecto normativo de los sistemas de alcantarillado pluvial en áreas urbanas, para todo el territorio nacional, como Institución Autónoma y de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de nuestra Ley constitutiva, para proyectos como este donde va haber una modificación, es un hecho real que como debemos estar involucrados como lo define el proyecto para ser partícipes de la reubicación en lo que se refiere al diseño y lo correspondiente a la ejecución de nuestra misión, el agua, para poder seguir brindando este servicio público al más alto nivel, situación que nos conllevaría a realizar todas las gestiones necesarias como la modificación en los programas de trabajo, y los reajuste técnicos precisos, para lograr modificaciones de las partidas presupuestarias de la institución con tal de estar a la altura del futuro compromiso.

Visto de ese modo, la Dirección Jurídica avala cualquier proyecto de mejora hacia el desarrollo del país, esto siempre cuando se respeten las normativas vigentes, en todos los procedimientos a utilizarse.

Es importante que los proyectos de desarrollo de infraestructura vial de este país contemplen dentro de sus disposiciones normativas, la necesaria vinculación a instituciones como el AYA, siendo que la coordinación de las obras complementarias podrían generar mayor a la población.

El Proyecto propuesto no modifica la Ley Constitutiva, ni algún tipo de menoscabo en las competencias del Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados.

Atentamente,

Yamileth Astorga Espeleta
Presidencia Ejecutiva

Anexos:

C.Archivo