

# *Ministerio de Obras Públicas y Transportes*

## *Despacho del Ministro*

San José, 2 de setiembre de 2019

Al contestar, refiérase al oficio número:  
**DM-2019-3398**

Señora  
María del Pilar Garrido Gonzalo  
Ministra  
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica  
S.D.

Estimada señora:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en ocasión de saludarla y en relación con el Oficio DM -2018-3726, de fecha del 3 de septiembre del 2018, el Oficio DM -2019 3128 y el Oficio de Ampliación DM- 2019- 3303, todos acerca de la solicitud del aval para el inicio de negociaciones de financiamiento con el BID de proyectos viales estratégicos.

Con referencia a estos Oficios y en atención a las normas técnicas, lineamientos y procedimientos de inversión pública establecidos en su cartera, nos permitimos solicitarle el dictamen de Inicio de Negociación y aprobación final de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana y de Primera Operación Individual bajo la CCLIP para el Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas.

Sobre dicha solicitud, como es de su conocimiento, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), ante la necesidad de cumplir con las necesidades de infraestructura del Sector Transporte e Infraestructura, establece una serie de proyectos viales prioritarios, concatenados con los distintos horizontes de la planificación del Sector.

A partir de tales acciones y análisis de condiciones financieras del Sector, se requiere contar con un financiamiento para poder cumplir con dichos proyectos, las cuales a partir de la “Misión de Exploración” del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en acompañamiento del Ministerio de Planificación y Política Económica (MIDEPLAN), Ministerio de Hacienda (MH), Casa Presidencial y el MOPT, se definen una serie acciones que se pueden materializar a través de una nueva operación de Préstamo.

Este CLIPP, tiene un monto estimado de US \$350.000.000,00 (trescientos cincuenta millones de dólares), con una duración de 15 años. La primera operación será un programa de obras específicas de US\$178 millones (US\$125 millones financiados por el BID) y el restante por contrapartida nacional.

La primera operación, en específico incluye dos componentes: Infraestructura y el Desarrollo de Capacidades Institucionales. Lo referido a Infraestructura implica los proyectos de construcción de los Intercambiadores viales en varios niveles en sus extremos y de un paso a desnivel en el centro de la obra del corredor vial sobre Ruta Nacional 2 entre Taras y La Lima de Cartago.

Es importante señalar que este proyecto cuenta con los diseños finales, así como identificación de procesos expropiatorios por ejecutar, factibilidad técnica y financiera elaborados con recursos del Programa de Infraestructura del Transporte (PIT), financiado a través del crédito CR-L-1032 por el BID.

Dentro de la misma operación y componente señalado de Infraestructura, se incluye la construcción de las Obras Impostergables (OBIS) de la Ruta 1, tramo San José – San Ramón, las cuales poseen diseños de factibilidad elaborados por el anterior concesionario de la vía y estudios de ingeniería básica que serán revisados con recursos del crédito CR-L-1032, financiados previamente por el BID. Para este corredor (San José – San Ramón), se visualiza la modalidad de contratación de sus diseños finales y su construcción.

Asociado dentro del mismo componente (infraestructura), se incluyen los estudios y/o diseños para la terminación de la nueva vía a San Carlos, que incluyan los efectos de cambio climático para integrar en los parámetros de diseño y proveer resiliencia.

Finalmente, como fue señalado, esta primera operación la integra el segundo componente denominado: “Desarrollo de capacidades Institucionales” que se desglosa de la siguiente manera:

Subcomponente de APP US \$3.000.000,00 (tres millones de dólares) que financiará actividades de fortalecimiento técnico e institucional del CNC, MOPT, MH y otras entidades públicas, para gestionar proyectos de APP (San José – Cartago y Ruta 32). Esto incluye la asistencia para el desarrollo de al menos dos APPs 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.

Subcomponente de innovación, sostenibilidad y género US \$1.000.000,00 (un millón de dólares), que financiará:

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.

Apoyo a la estrategia de descarbonización del sector transporte público, mediante un análisis de rentabilidad de las tecnologías de autobuses eléctricos que se podrían usar para reemplazar las tecnologías actuales, mediante un análisis y un estudio sobre las diferencias de rentabilidad para líneas de servicio, más relevantes para la ciudad. Dicho estudio tendrá en cuenta las diferencias de costos de capital, costos operativos, costos de mantenimiento, tiempos de vida y otros costos a lo largo del ciclo de vida de operación de buses equivalentes. Dicho análisis también incorporará potenciales restricciones técnicas que limiten la incorporación de buses eléctricos. Este análisis incluye, entre otras actividades:

Analizar costos totales (lifecycle cost) del bus eléctrico vs bus diesel

Analizar inversiones adicionales de infraestructura (cargadores, subestaciones, transformadores)

Análisis costo-beneficio de las diferentes tecnologías (tecnologías más relevantes) en líneas de servicio seleccionadas por la ciudad.

Analizar las implicaciones operativas que tendría la renovación de flota, entre ellas: (i) cambios en el dimensionamiento de la flota; (ii) cambios en la rutina de carga de combustible por recarga de energía; (iii) necesidades de entrenamiento adicional de conductores y personal de mantenimiento; (iv) viabilidad de operar la flota eléctrica en diferentes condiciones topográficas; (v) capacidades nuevas debe desarrollar el operador; (vi) otros cambios que identifique la consultoría;

Analizar la sensibilidad variando condiciones financieras y costo de energía (electricidad, combustible);

Investigar las alternativas de tarificación de energía que podrían eventualmente ser ofrecidas al ente gestor ante la renovación en la flota.

Análisis de potenciales restricciones técnicas para la implementación de determinado modelo de negocio (ejemplo: requerimiento que los concesionarios de rutas deban ser propietarios de los buses) o la implementación en general de los buses eléctricos (requerimiento de mayor infraestructura vial, registro formal de buses, entre otros)

Apoyo al fortalecimiento de la equidad de género y diversidad en el MOPT y el CNC.

Esta primera operación corresponde a un programa de obras específicas ya identificadas por US \$125.000.000,00 (ciento veinticinco millones de dólares), que serán financiados por el BID, así como una contrapartida nacional. Los proyectos de infraestructura vendrán acompañados de los siguientes criterios:

1. Fortalecer la capacidad para preparar, estructurar y gestionar las APP.
2. Integrar los corredores de la Red Vial de Alta Capacidad (RVAC) en la Gran Área Metropolitana (GAM), con las propuestas de transporte público masivo presentes y futuras de manera que se potencie la infraestructura para el transporte público.
3. Diseños de parques lineales que además de ser captadores de carbono, promuevan espacios para la integración con los modos no motorizados de transporte y con la red de electrolinerías para la carga de los vehículos eléctricos que se ejecutan con recursos del CR-L1070 (3589/OC-CR)<sup>1</sup> en el marco de Plan Nacional de Descarbonización.
4. Acciones para articular el diseño de la infraestructura con el desarrollo urbano circundante, de manera que se considere una adecuada transición entre la red vial de alta capacidad y el entorno urbano, usos del suelo, redes de movilidad, valores paisajísticos y actividades económicas.

El objetivo de la primera operación es: “Contribuir a la competitividad del país mediante la mejora y ampliación ambientalmente sostenible de la RVAC que, con los puertos y pasos de frontera con la GAM, así como, promover las APP para el financiamiento y gestión de proyectos de infraestructura”

Como objetivos específicos se definieron los siguientes:

1. Disminuir los costos de operación vehicular del flujo de transporte de carga que circula por la RVAC que conecta con la GAM.
2. Disminuir tiempos de viaje de los vehículos que circulan por la RVAC que conectan con la GAM.
3. Disminuir las emisiones generadas por el transporte en la GAM y fortalecer la resiliencia a los riesgos de desastre y Cambio Climático.
4. Mejorar la capacidad técnica e institucional del Gobierno para preparar e implantar proyectos viales mediante esquemas de APP. El prestatario será la República de Costa Rica.

El prestatario será la República de Costa Rica asumiendo la operación crediticia, el MOPT será el Organismo Ejecutor (OE) del Programa y se apoyará en dos unidades ya existentes:

1. 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 OBIS;
2. La Unidad Asesora (UA) del PIT en el MOPT para el resto del programa; que estará a cargo de gestión administrativa, técnica, legal y financiera, así como el seguimiento control y monitoreo de los contratos del programa que le correspondan a cada una para una eficiente ejecución. El MOPT conserva la responsabilidad sobre todo el proyecto, a través del Comité Asesor de la Supervisión (CAS), para gestionar el presupuesto, suscribir los contratos, rendir cuentas 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 ya tiene dentro de su propia estructura organizacional el Comité de Administración y Supervisión (CAS) y su UA, constituido mediante Decreto Ejecutivo No. 39240 de 2015, que define las funciones para el PIT. También cuenta actualmente con una Unidad Ejecutora del Programa (UEP) externa contratada para el PIT, que realiza la gestión técnica y administrativa requerida por el OE para la toma de decisiones y la eficiente ejecución del PIT. El OE podrá directamente extender los servicios contratados con la firma consultora que ejerce las actividades de la UEP del PIT para la primera operación del CCLIP, contratar una nueva firma consultora, o desarrollar esta actividad mediante consultores externos.

Es importante indicar, que esta solicitud de financiamiento se fundamenta en el resultado económico – financiero que arroja el PNT, sobre la necesidad de afrontar a corto plazo el atraso inversor acumulado a lo largo de los últimos años, cuyo efecto más notorio ha sido el proceso de descapitalización progresiva de las infraestructuras de transporte y que es congruente con la política de financiamiento asumida por las autoridades superiores del MOPT, de potenciar con recursos externos el financiamiento de las infraestructuras viales (carreteras, puentes y elementos de seguridad vial) a través de empréstitos internacionales. Por otra parte, es importante adicionar que la ejecución de estos proyectos es compatible y está vinculado con los compromisos regionales asumidos por el país en el marco del Proyecto Mesoamérica 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 corredores: Corredor Pacífico, Corredor Atlántico, Ramales y Conexiones Complementarias, Corredor turístico del Caribe y Corredor Interoceánico. A continuación, se presenta un cuadro resumen de los Proyectos:

A continuación, se presenta un cuadro resumen de los Proyectos:

Componente, Nombre, Monto del préstamo para financiar el Proyecto, Estado del Proyecto

Componente	Nombre	Monto del préstamo para financiar el Proyecto	Comentario
Infraestructura	Ampliación y mejoramiento del Corredor Vial San José – San Ramón	\$50.000.000,00	Las OBIS se ajustan a la normativa de ejecución establecida en la Ley 9292, las OBIS tienen estudios de ingeniería básica y anteproyectos elaborados, que serán actualizados con recursos del PIT. Se cuenta con gestión ante SETENA.
	Construcción de los intercambios viales de Taras y La Lima de Cartago	\$ 65.000.000,00	Se cuentan con los diseños y gestión ante el SETENA.
	Estudios y/o diseños para la terminación de	\$4.000.000	N.A

	la nueva vía a San Carlos		
Desarrollo de las Capacidades	Fortalecimiento Institucional técnico gestión de proyectos de APP.	\$3.000.000,00	Este fortalecimiento serían para los Proyectos de San José - Cartago y para el Proyecto San José – San Ramón
	Diseño final de obras urbanas complementarias a la vialidad	\$1.000.000,00	
	Administración, supervisión y otros.	\$ 2.000.000,00	Se distribuirá de la siguiente manera:  \$ 666.666,66 Ampliación y mejoramiento del Corredor Vial San José – San Ramón  \$ 666.666,66 Construcción de los intercambios viales de Taras y La Lima de Cartago  \$ 666.666,66 Estudios y/o diseños para la terminación de la nueva vía a San Carlos
Total:			125.000.000,00

Las Condiciones financieras preliminares y que actualmente aplica el BID, (Primera Operación) son los siguientes:

Prestatario	Gobierno de la República
Organismo Ejecutor	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Costo Total del Programa	\$ 350.000.000,00

Costo de la Primera Operación	\$125.000.000,00
Tasa de Interés	Tasa anual basada en LIBOR a 3 meses más un margen de fondeo (0,14) más el margen de préstamos estándar del BID (0,80). A la fecha corresponde a una tasa anual de 3,20 %.
Plazo del Crédito	5 años
Período de Gracia	20 años
Período de Amortización	5 años, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia del contrato.
Comisión de compromiso	0,75% anual máxima aplicada al saldo diario no desembolsado de los préstamos. Actualmente es un 0,50 anual.
Recursos para inspección y vigilancia	El prestatario no está obligado a cubrirlos, a menos que el Banco establezca lo contrario durante el plazo original de desembolsos y no notifique al prestatario. En ningún caso podrá cobrarse más de lo que resulte aplicar el 1% al monto del préstamo, dividido por el número de semestres comprendido en un plazo original de desembolsos, Actualmente es de un 0% anual.

Por lo tanto, de conformidad con lo que establece el Artículo 10 de la Ley N° 5525 de Planificación Nacional, Artículos N° 7 de la Ley N° 7010 y con el Decreto Ejecutivo N° 35374-PLAN, todos relacionados con la aprobación del financiamiento externo para proyectos de inversión pública, le solicito otorgar el "Inicio de Negociaciones" con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y aprobación final de la Línea de Crédito Condicional para Proyectos de Inversión (CCLIP) del Programa de Infraestructura Vial y Movilidad Urbana y de Primera Operación Individual bajo la CCLIP para el Programa de Infraestructura Vial y Promoción de Asociaciones Público Privadas.

Agradeciendo de antemano su valiosa colaboración para el financiamiento de tan importantes proyectos que una vez ejecutados, contribuirán al desarrollo económico y social, y a la mejora de la competitividad de Costa Rica.

Suscribe,

Rodolfo Méndez Mata

Ministro de Obras Públicas y Transportes

María del Rocío Aguilar Montoya

Ministra de Hacienda