



Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

San José, 15 de mayo de 2019
DM-682-2019

Elizabeth Briceño Jiménez
Presidenta Ejecutiva
Instituto Costarricense de Ferrocarriles

Estimada Señora:

Reciba un cordial saludo. En referencia al oficio INCOFER-PE-0479-2019, con fecha del 29 de abril de 2019 y recibido el 30 de abril del año en curso, referido a la solicitud de aval para iniciar el proceso de negociaciones ante el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE); me permito indicarle los siguientes aspectos como antecedentes:

- En el año 2016 el Instituto Costarricense de Ferrocarriles inscribió en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP) del Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (MIDEPLAN) el proyecto “Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM), mediante oficio PE-932-2016.
- El proyecto se inscribe a nivel de perfil debido a que el estudio de prefactibilidad elaborado por LCR Logística en el 2016 y financiado mediante el BCIE, no cumplía con todos los temas que deben ser analizados en el marco del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Entre ellos: Identificación del proyecto, Análisis Técnico (no consideran escenario de combinación de secciones o tramos a nivel con otras a desnivel en la ruta actual), Análisis de riesgo, Análisis ambiental y Análisis legal y administrativo.
- Las alternativas de solución planteadas (escenarios) por INCOFER correspondían a infraestructura a desnivel con diferentes variaciones en las condiciones operativas y, en algunos casos, con cambio en el trazado.
- La alternativa seleccionada por el INCOFER correspondía al escenario 2a: Tren desde Paraíso hasta Alajuela y Ciruelas sobre el itinerario existente en 2016, en viaducto y con doble vía. Rutas de transporte público por autobús existentes en el momento del análisis.
- En el año 2018, el INCOFER, a través del Fondo de Preinversión de MIDEPLAN, contrata el estudio de Ingeniería de Valor del proyecto del tren rápido de pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM). Dicho estudio tenía como objetivo analizar los aspectos técnicos que son susceptibles de ser mejorados u optimizados en siguientes fases del desarrollo. Esto permitió valorar infraestructura a nivel y a desnivel como una alternativa para el proyecto. No obstante, esto no debe confundirse con un estudio de Preinversión,





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

ya que solo analiza los aspectos técnicos del proyecto y no contempla los demás componentes del mismo.

De acuerdo con la Ley 5525 sobre Planificación Nacional; Decreto Ejecutivo 37735-PLAN referente al Reglamento de la Ley de Planificación; Decreto Ejecutivo 35222-H Reglamento para Gestionar la Autorización para la Contratación del Crédito Público del Gobierno de la República, Entidades Públicas y demás Órganos según corresponda; Decreto Ejecutivo 34694-PLAN-H sobre Constitución del SNIP; y Decreto Ejecutivo 35374-PLAN de las Normas Técnicas, Lineamientos y Procedimientos de Inversión Pública, a MIDEPLAN le corresponde emitir dos dictámenes relacionados con endeudamiento público:

1. El dictamen de inicio de negociaciones, el cual es obligatorio para toda institución, de previo al inicio del proceso de negociación ante la fuente de financiamiento. Según el artículo 53 del Decreto Ejecutivo 37735-PLAN y al punto 1.23.1 de las Normas Técnicas, los requisitos son:
 - Presentar carta de solicitud de inicio de negociaciones por parte del jerarca institucional, dirigida al jerarca del MIDEPLAN, justificando la importancia del proyecto o programa, el tipo de financiamiento, alternativas de financiamiento, el monto a negociar, el objetivo del crédito, la unidad responsable, y su relación con el PNDIP vigente y el PIIP. Si el endeudamiento será asumido por el Ministerio de Hacienda, dicho oficio deberá también ser firmado por la Ministra de Hacienda.
 - El proyecto debe estar registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Pública (BPIP), contar con su respectivo código y estar actualizado, siguiendo los requisitos del artículo 1.18 de las Normas Técnicas.
 - Presentar al menos el estudio de prefactibilidad de cada uno de los proyectos a financiar con los recursos del endeudamiento.
 - En caso de que la solicitud del préstamo sea para un programa, se debe adjuntar el estudio de prefactibilidad de cada proyecto de acuerdo con la guía metodológica y la evaluación financiera y/o económica social del programa.
 - Las instituciones descentralizadas deben presentar una copia del Acuerdo de Junta Directiva en la cual aprueban el proyecto a financiar y donde se faculta al Jerarca Institucional para solicitar la autorización de inicio de negociaciones al MIDEPLAN.
 - Presentar carta del Ministro Rector donde manifieste su apoyo a la solicitud de financiamiento de la institución.
2. Posteriormente, se emite el dictamen de aprobación final del proyecto para endeudamiento público, cuyos requisitos acorde a la norma 1.23.2 son:





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

- Carta de solicitud de aprobación final del proyecto o de los proyectos que conformen un programa de inversión dirigida al jerarca del MIDEPLAN, donde justifique la aprobación del préstamo por la máxima autoridad institucional.
- Presentar los siguientes estudios actualizados según el fin de los recursos:
 - ✓ Estudio de prefactibilidad, si el financiamiento es para el estudio de factibilidad o para el estudio de factibilidad y diseño.
 - ✓ Estudio de factibilidad, si el financiamiento es para el diseño y/o obtención de la viabilidad ambiental.
 - ✓ Estudio de factibilidad y diseño, si los recursos son para la elaboración de los documentos que permitan conseguir la viabilidad ambiental.
 - ✓ Estudio de factibilidad, diseño final y viabilidad ambiental, si el financiamiento es para la etapa de ejecución del proyecto.
- Los términos de referencia de los estudios relacionados con inversión pública y sus costos.
- Copia del Acuerdo de la Junta Directiva de la institución en la cual se autoriza el préstamo y se faculta al Jerarca Institucional para la firma de la autorización de aprobación final del préstamo del proyecto.
- Actualizar la evaluación financiera del proyecto con base en las condiciones definitivas del financiamiento e indicar los plazos de los desembolsos y penalizaciones en caso de incumplimiento.
- Exponer la situación en que se encuentran los terrenos, en caso de que los proyectos requieran derechos de vía o cualquier tipo de expropiación; así como el estado de la reubicación de servicios públicos u otros permisos que podrían afectar el inicio de la obra.

De acuerdo a lo indicado y considerando la solicitud de inicio de negociaciones para endeudamiento público, se indican los requerimientos y el procedimiento para que MIDEPLAN pueda emitir la aprobación requerida según la normativa vigente. A saber:

1. (INCOFER) Actualizar el estudio de perfil integrando el nuevo escenario y actualizando el documento según los avances que ha tenido el proyecto en los temas ambientales, lo indicado en el estudio de Ingeniería de Valor y las opciones de financiamiento del estudio realizado a través de la UNOPS. Esto permitiría que el INCOFER lleve el documento al nivel de prefactibilidad. Al menos se deben actualizar las siguientes secciones considerando que la demanda no se modificará: Análisis Técnico, Análisis de Riesgo a Desastres, Análisis Ambiental y las Evaluaciones financiera y económica-social.
2. (INCOFER y MOPT) Enviar el documento al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para obtener el aval de las modificaciones por parte del Ministro Rector





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

3. (INCOFER) Realizar los ajustes en el módulo del BPIP adjuntando los documentos requeridos y la nueva programación de las etapas faltantes. Esto requiere una comunicación oficial de la propuesta técnica por parte del INCOFER.
4. (INCOFER y MOPT) Obtener el visto bueno o apoyo del Ministro Rector para el endeudamiento, considerando que el oficio DM-2019-1455 tiene un monto incorrecto y realiza solicitud formal de endeudamiento, cuando esto le corresponde al INCOFER y Ministerio de Hacienda.
5. (INCOFER y Ministerio de Hacienda) Enviar oficio de solicitud de inicio de negociaciones firmado por los jefes del INCOFER como ente ejecutor y el Ministerio de Hacienda como deudor.

Es importante señalar que el 30 de noviembre de 2016, se recibe el oficio P.E- 931-2016, por parte de la Presidencia Ejecutiva del INCOFER, solicitando la desinscripción del proyecto “001644 Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de transporte ferroviario en la GAM de Costa Rica”. Entre las razones establecidas en el oficio, están que se desea plantear un proyecto por viaducto (desnivel), en vez del planteado en el proyecto 001644 que era a nivel. Esto justificado, entre otras razones por:

- “La no utilización de viaductos, no garantiza la seguridad de circulación de la formación de trenes...”, señalando que en el recorrido se tiene más de 210 cruces viales. El estudio de Ingeniería de Valor, si bien señala que en los 50 pasos de alto tránsito se debe construir a desnivel, los otros cruces requieren análisis más detallados, entre ellos de tránsito, para definir si se pueden habilitar a nivel.
- “Para cumplir con un adecuado nivel de servicio, se debe garantizar una velocidad de operación (incluyendo paradas) mínimo de 30 km/h. Esa velocidad de operación mínima sólo se puede lograr si el tren transita a desnivel en las zonas de más conflictos...” Es importante señalar que el estudio de Ingeniería de Valor mantiene la velocidad promedio de 30 km/h, pero pasando el sistema a nivel, cuando en el estudio de LCR Logística, para hacer esto, parte de un sistema a desnivel (con excepción de tramos cortos entre Hacienda Vieja a Tres Ríos, y entre Lindora y el Aeropuerto).
- “El trazado propuesto de la vía férrea cuenta con pendientes verticales y horizontales que en el marco de un proyecto viable se deben corregir, esto para asegurar una velocidad promedio sostenible y segura para el usuario.” De ahí que el siguiente estudio propuesto por LCR Logística, se basará en viaductos, para corregir el tema de pendientes en los tramos.





Despacho Ministerial
Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
República de Costa Rica

- “Para cumplir con un adecuado nivel de servicio, a mediano y largo plazo se debe garantizar un intervalo entre trenes inferior a 6 minutos por sentido en periodos pico”. En el estudio de LCR Logística se establece que esto no es posible con un sistema a nivel, de ahí su propuesta de pasarlo a desnivel.

Dado lo anterior, hay dudas razonables, desde el punto de vista técnico, si se requiere mayor profundidad de los estudios para determinar cuál de las dos propuestas daría como resultado la velocidad promedio mínima de 30 km/h en condiciones de seguridad óptima de operación del sistema. Aspectos que se esperan resolver con el estudio de factibilidad del proyecto y que requieren ajustarse en las opciones técnicas del proyecto 002192 inscrito en MIDEPLAN.

Atentamente,

María del Pilar Garrido Gonzalo
Ministra

Ce. Sr. Rodolfo Méndez Mata. Ministro. MOTP.
Sr. Mario Durán Fernández. Unidad Ejecutora. INCOFER.
Archivo.

