



MINISTERIO DE
OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

GOBIERNO
DE COSTA RICA

INFORME DE SEGUIMIENTO DE LA GESTIÓN DEL FINANCIAMIENTO DEL SECTOR OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

SECRETARÍA DE PLANIFICACIÓN SECTORIAL
PROCESO DE GESTIÓN DEL FINANCIAMIENTO DE
PROYECTOS DEL SECTOR TRANSPORTE E
INFRAESTRUCTURA

MOPT 01-06-01-028-2023

INFORME DE LA GESTIÓN DE FINANCIAMIENTO DEL SECTOR OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

MOPT-01-06-01-028-2023

Ministerio Obras Públicas y Transportes
Secretaría de Planificación Sectorial

Proceso de Gestión del Financiamiento de Proyectos del
Sector Transporte e Infraestructura

Gabriela Zeledón Méndez

2023



TABLAS DE CONTENIDO

Tablas de Contenido	ii
Índice de Cuadros.....	iv
Índice de Esquemas	v
Índice de Gráficos	v
Índice de Tablas	vi
Abreviaturas	vii
Capítulo 1 Introducción.....	1
1.1.1 Objetivos.....	2
1.1.2 Metodología y Alcance	2
Capítulo 2 Estado del Arte	5
Capítulo 3 Perspectivas Macroeconómicas	9
3.1 Crecimiento Económico	9
3.2 Deuda y Necesidades de Financiamiento: Costa Rica	12
3.3 Regla Fiscal.....	18
3.4 Riesgo – País; Costa Rica	21
3.5 Inflación	23
3.6 Tipo de Cambio.....	24
Capítulo 4 Fuentes de Financiamiento del Sector.....	25
4.1 Costa Rica: Condiciones crediticias con los acreedores internacionales	25
4.1.1 Aspectos generales	25
4.1.2 Cuadros Resumen de las Condiciones Crediticias	27
4.2 Información de créditos externos vigentes	37
4.2.1 Información de las condiciones crediticias para el Sector	38
4.2.2 Aspectos relacionados con el Finiquito del Fideicomiso Corredor Vial San José–San Ramón	45
4.2.3 Información de las Asociaciones Público – Privadas vigentes.....	49
Capítulo 5 Medición del Capítulo 8 del PNT	55
5.1 Comportamiento de la Inversión del Sector.....	55
5.2 Proyecciones de la inversión	59
Capítulo 6 Análisis y Medición del PGF.....	64
6.1 Resultados del PGF a Setiembre del 2023	64
6.2 Métricas del PGF	75



Conclusiones y Recomendaciones	80
Conclusiones	80
Recomendaciones	82
Referencias	83
Glosario	86
Anexos	87
Anexo 1 Determinación de la Proyección más adecuada para las Inversiones y PIB, periodo 2023 – 2035	88
A.1.1 Proyección del PIB	88
A.1.2 Proyección de la Inversión	90



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Información UPI para el índice de inversión 2022	3
Cuadro 2 Actualización del PGF.....	4
Cuadro 3 Estado del Arte.....	5
Cuadro 4 PIB real de algunos países de América Latina y el Caribe, en porcentaje ..	11
Cuadro 5 Plan de Financiamiento del Gobierno de Costa Rica	14
Cuadro 6 Rangos de Deuda para aplicar la Regla Fiscal, artículo 11.....	19
Cuadro 7 Información de los comunicados respecto a la Regla Fiscal.....	20
Cuadro 8 Calificación Riesgo País	22
Cuadro 9 Estimaciones de las necesidades de brutas de Financiamiento, % PIB ..	26
Cuadro 10 Prestamos de Apoyo Presupuestario periodo 2023–2024, en millones de dólares estadounidenses	26
Cuadro 11 Condiciones Financieras otorgadas al Sector Público por Acreedores Multilaterales y Bilaterales para Apoyos Presupuestarios	28
Cuadro 12 Condiciones Financieras otorgadas al Sector Público por Acreedores Multilaterales y Bilaterales para Proyectos de Inversión.....	30
Cuadro 13 Condiciones Financieras para al Sector Público otorgadas por el Fondo Verde del Clima.....	35
Cuadro 14 Detalle de las operaciones crediticias del MOPT–CONAVI; años 2006 a junio del 2023.....	37
Cuadro 15 Información de los Créditos Externos concluidos por el MOPT y el CONAVI, montos en millones de US dólares	39
Cuadro 16 Información de los Créditos Externos realizados por el MOPT y el CONAVI, montos en millones de US dólares	40
Cuadro 17 Detalle de Proyectos por Créditos Externos, montos en millones de US dólares	42
Cuadro 18 Concesiones y APP vigentes	50
Cuadro 19 CNC: Proyectos en desarrollo.....	53
Cuadro 20 Conformación del Portafolio, por proyectos	65
Cuadro 21 Mapeo del Portafolio por modo y posibles fuentes de financiamiento.....	71
Cuadro 22 Proyectos que se pueden realizar mediante APP	74
Cuadro 23 Indicadores del PGF	75
Cuadro 24 Razón de la Estimación económica de los proyectos sin financiamiento establecido, en millones de US dólares y porcentaje	76
Cuadro 25 Estimación económica por modo de Transporte, en millones de US dólares	77



ÍNDICE DE ESQUEMAS

Esquema 1 Sector Público. Aplicación de la Regla Fiscal	18
---	----

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 OPEP Precio US dólares, mensual	10
Gráfico 2 Crecimiento económico, en porcentaje	12
Gráfico 3 Riesgo País EMBI.....	16
Gráfico 4 Resultado Primario y Financiero	17
Gráfico 5 Regla Fiscal, periodo 2020 al 2024	21
Gráfico 6 Comportamiento Riesgo País por Calificadora	22
Gráfico 7 Costa Rica: inflación, en porcentajes.....	23
Gráfico 8 Tipo de cambio del US dólar en colones costarricenses	24
Gráfico 9 Distribución de la Inversión acumulada desde el 2011 al 2022, por modalidad de transporte.....	56
Gráfico 10 PNT / PIB vs Inversión /PIB [1].....	56
Gráfico 11 Inversión y Brecha acumuladas del 2011-2022.....	57
Gráfico 12 Presupuesto y Ejecución realizada del Sector, en millones de dólares estadounidenses	58
Gráfico 13 Presupuesto Acumulado/PIB vs Ejecución Acumulada/PIB, del Sector	58
Gráfico 14 Presupuesto y Ejecución acumulados de las Instituciones del Sector, en millones de dólares estadounidenses.....	59
Gráfico 15 Relación inversión / PIB, proyectada para años 2023-2035 [1]	60
Gráfico 16 PNT / PIB vs Inversión lograda y proyectada /PIB [1][2]	60
Gráfico 17 Inversión vs Brecha 2011-2035 [1]	61
Gráfico 18 Escenarios 1, 2 y 3	62
Gráfico 19 Distribución de los proyectos del Portafolio, en porcentaje	66
Gráfico 20 Distribución del Portafolio, por monto requerido de recursos, en porcentaje	66
Gráfico 21 Distribución de proyectos por Institución del Sector, en porcentaje	67
Gráfico 22 Distribución del Portafolio por Institución y por monto requerido de recursos, en porcentaje.....	68
Gráfico 23 Distribución de proyectos por modo y obras públicas, en porcentaje	68
Gráfico 24 Requerimiento de recursos por modo y obra pública, en porcentaje	69
Gráfico 25 Modo Transporte, segregación de proyectos, en porcentaje	70
Gráfico 26 Modo Transporte, segregación por requerimientos de financiamiento, en porcentaje	70



Gráfico 27 Razón de la Estimación económica de los Proyectos sin financiamiento	77
Gráfico 28 Estimación económica del Portafolio por modos de transporte	78
Gráfico 29 Líneas de tendencia del PIB	88
Gráfico 30 Proyección del PIB en dólares mediante proyecciones para elegir el escenario más adecuado para el estudio	89
Gráfico 31 Líneas de tendencia de la Inversión.....	90
Gráfico 32 Proyección de la inversión para elegir el escenario más adecuado para el estudio.....	91

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos para los escenarios, en millones de US dólares	89
Tabla 2 Datos para los escenarios, en millones de US dólares	91



ABREVIATURAS

SIGLAS	NOMBRE COMPLETO
APP	Asociación Público-Privada
AFD	Agencia Francesa de Desarrollo
AyA	Acueductos y Alcantarillados
BCCR	Banco Central de Costa Rica
BCIE	Banco Centroamericano de Integración Económica
EXIMBANK	Banco Exportaciones e Importaciones de China
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BIRF	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento
BPIP	Banco de Proyectos de Inversión Pública
CAF	Corporación Andina de Fomento
CETAC	Consejo Técnico de Aviación Civil
CNC	Consejo Nacional de Concesiones
CONAVI	Consejo Nacional de Vialidad
CRECEX	Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras
COSEVI	Consejo de Seguridad Vial
CTP	Consejo de Transporte Público
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
EDMP	Estrategia de Deuda de Mediano Plazo
EMBI	Emerging Markets Bonds Index (en español: Indicador de Bonos de Mercados Emergentes)
FMI	Fondo Monetario Internacional
ICAA	Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados
INCOFER	Instituto Costarricense de Ferrocarriles
INCOP	Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico
INEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
IPC	Índice de Precios al Consumidor
IPM	Informe de Política Monetaria
JAPDEVA	Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica
JICA	Japan International Cooperation Agency (en español: Agencia de Cooperación Internacional del Japón)
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
MIDEPLAN	Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica
MONEX	Mercado de Monedas Extranjeras
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte
PES	Plan Estratégico Sectorial
PGF	Plan de Gestión del Financiamiento
PGFPSTI	Proceso de Gestión de Financiamiento de Proyectos del Sector Transporte e Infraestructura



SIGLAS	NOMBRE COMPLETO
PNDIP	Plan Nacional de Desarrollo e Infraestructura Pública
PNT	Plan Nacional de Transporte
POI	Plan Operativo Institucional
PROCOMER	Promotora de Comercio Exterior
SAF	Servicio Ampliado (en inglés: Extended Fund Facility -EFF-)
SECTOR	Sector Obras Públicas y Transporte
SPS	Secretaría de Planificación Sectorial
SRS	Servicio de Resiliencia y Sostenibilidad (en inglés: Resilience and Sustainability Facility -RSF-)
UPI	Unidad de Planificación Institucional



CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

Con el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011–2035 (en adelante PNT) (INECO; MOPT, 2011), bajo la rectoría del MOPT se promueve la modernización y planificación de un sistema de transportes multimodal, interconectado y accesible, para promover la competitividad país mediante el empleo de economías de escala, la integración comercial, el turismo internacional y local, un sistema de tarifas adecuadas a la calidad de los servicios brindados, e incluso facilitar la entrada del sector privado en la gestión de las infraestructuras, entre otros.

El Plan de Gestión del Financiamiento del Sector Transporte e Infraestructura 2021–2025 (Ministerio Obras Públicas y Transporte; Zeledón M., Gabriela, 2021), a partir de ahora denominado “PGF”, fue desarrollado por la Secretaría de Planificación Sectorial con la finalidad de gestionar las inversiones realizadas por el Sector Obras Públicas y Transporte (de ahora en adelante se le denominará Sector).

La paulatina recuperación de la actividad económica durante el 2022 debido a una mayor dinámica del sector privado y exportador, aunado al crecimiento de los ingresos y la contención del gasto público propuesto en la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas N°9635, así como los factores externos coyunturales, le ha permitido al Ministerio de Hacienda el manejo de la deuda pública.

Sin embargo, hay que recordar que las condiciones de incertidumbre en el entretejido económico y fiscal en el país desde el año 2018, han resaltado la necesidad de buscar formas alternativas para financiamiento de los proyectos de inversión en infraestructura y transporte. Este último aspecto, ya había sido contemplado en el Plan Nacional de Transporte donde se indicaba que, para lograr la modernización de la infraestructura de transporte, se requería de políticas que incentivarán la participación de capital privado.

Es importante mencionar que, en La Gaceta N°32 del 21 de febrero del 2023, mediante decreto ejecutivo N°43917–MP–PLAN, se modifica el artículo 7 – De los Sectores Estratégicos Gubernamentales: creación e integración del decreto N°43580–MP–PLAN del 01 de junio del 2022; de manera que el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (ICAA), de aquí en adelante se le denominará AyA, formará parte del Sector Obras Públicas y Transportes.



Este seguimiento, propone:

- ❖ Explicar en forma resumida, las condiciones macroeconómicas contextuales del periodo entre 1º de julio 2022 hasta el 30 de junio del 2023, para dar a conocer el contexto económico donde se realizó la identificación del Portafolio de proyectos estratégicos.
- ❖ Analiza las fuentes de financiamiento existentes en el Sector, específicamente MOPT, CNC y CONAVI, al 30 de junio de 2023.
- ❖ Analizar la evolución del Capítulo 8 “Marco Económico y Financiero” del Plan Nacional de Transporte 2011–2035
- ❖ Determinar el Portafolio de proyectos del PGF y el mapeo las posibles fuentes de financiamiento, basadas en la metodología establecida con la finalidad de ayudar a los jerarcas en la respectiva toma de decisiones.

1.1.1 OBJETIVOS

El presente informe tiene los siguientes objetivos:

- ❖ Dar seguimiento a las fuentes de financiamiento que están siendo utilizadas actualmente por el Sector.
- ❖ Dar seguimiento al nivel inversión del Sector con la finalidad realizar la medición del Marco Económico y Financiero del Plan Nacional de Transporte.
- ❖ Actualizar el portafolio del PGF a través de su instrumento con la información proporcionada por las Unidades de Planificación de las instituciones del Sector.
- ❖ Mapear el Portafolio del Sector, para facilitar a las Autoridades Superiores la toma de decisiones sobre endeudamiento y métodos alternos de financiamiento.
- ❖ Implementar un conjunto de indicadores establecidos en el PGF, que permitan determinar la caracterización del Portafolio.

1.1.2 METODOLOGÍA Y ALCANCE

Para analizar la situación macroeconómica del periodo de análisis a nivel mundial y del país, se emplea documentación de organismos internacionales; como por ejemplo el FMI, el Banco Mundial y la OCDE. Así como los documentos técnicos elaborados por el Banco Central de Costa Rica y el Ministerio de Hacienda e información estadística del MOPT y del INEC.

Para el análisis de las Fuentes de Financiamiento se empleará la información del BCCR y del Ministerio de Hacienda – Dirección de Crédito Público para conocer las condiciones crediticias vigentes a junio 2023. Además, se utilizará información de los créditos existentes del Sector (MOPT–CONAVI), de las concesiones existentes y del fideicomiso de la Ruta Uno.



Para la medición de Capítulo 8 “Marco Económico y Financiero” del Plan Nacional de Transporte se empleó la información que se remite por parte de la UPI para la formulación del Índice de Inversión y el PIB determinados por el BCCR.

En el mes de enero del 2023, este Proceso recibió la actualización del monto inversión correspondiente al periodo 2022 para poder elaborar el Índice de Inversión Sectorial; se recibió información de todas las UPI del Sector como muestra el Cuadro 1.

Cuadro 1 Información UPI para el índice de inversión 2022

Institución	Fecha del Correo y remitente	Oficio
MOPT	13/01/2023 por Charlin Redondo Campos	Correo de remisión
CONAVI	19/01/2023 por Marielos López Mejía	PLI-01-2023-0021 (0048)
CETAC	13/01/2023 por y María de los Ángeles Vega Elizondo	DGAC-UPI-002-2023
COSEVI	30/01/2023 por Jeannette Masis Chacón	CSV-DE-UPI- 0035-202
CTP	12/01/2023 por Marco A. Caravaca Reyes	CTP-JP-PD-OF-0006-2023
CNC	10/01/2023 por Luis Fuentes Zúñiga	CNC-ST-UPI-OF-001-2023
JAPDEVA	12/10/2023 por Karla Piedra Alfaro	UPI-006-2023
INCOFER	12/01/2023 por Marco V. Mesén Guzmán	INCOFER-PE-UPI-OF-0001-2023
INCOP	17/01/2023 por Luis Diego Sánchez Ruiz	CR-INCOP-PI-006-2023



Para el análisis del PGF, se solicitó mediante oficio SPS-PGFPSTI –TEM–2023–14 a las Unidades de Planificación de las instituciones que conforman el Sector, la identificación de proyectos actuales e iniciativas que requieren financiamiento. El Cuadro 2 muestra la fecha de remisión de la información por parte de las UPI del Sector.

Cuadro 2 Actualización del PGF

Institución	Fecha del Correo y remitente	Oficio
MOPT	01092023 por Rosa Izel Angulo Valderramos	Correo de remisión
CONAVI	22082023 y 30082023 por Rolando Arias Herrera y 092023 por Marielos López	Correo de remisión (varios)
CETAC	23082023 por María de los Ángeles Vega Elizondo	DGAC-UPI-OF-134-2023 (28082023) Firma: Vilma López Víquez y María de los Ángeles Vega Elizondo.
COSEVI	07092023 por Jeannette Masis Chacón	Correo de remisión
CTP	16082023 por Marco A. Caravaca Reyes	CTP-JD-PD-OF-0112-2023 (15082023) Firma: Marco A. Caravaca Reyes
CNC	24082023 por Pablo A. Solano Tenorio	CNC-ST-UPI-0017-2023 (24082023) Firma: Pablo A. Solano Tenorio
JAPDEVA	07082023 por Karla Piedra Alfaro	Correo de remisión
INCOFER	11092023 por Joyce Arguedas Calderón	Correo de remisión
INCOP	26072023 por Marcela Lizano Gutiérrez (Presidencia Ejecutiva)	CR-INCOP-PE-0667-2023 (25072023) Firma: Widman Cruz Méndez
AyA	23082023 por el Sistema Documental Integrado (dbsdi@aya.go.cr)	PRE-PLA-2023-00504 (23082023) Firma: James Phillips Ávila



CAPÍTULO 2 ESTADO DEL ARTE

Seguidamente en el Cuadro 3 se presenta los documentos de investigación que se utilizó para desarrollar el presente informe, agrupados de dos maneras: la primera permite tener una perspectiva de los principales aspectos macroeconómicos que afectaron el periodo de análisis tanto a nivel mundial como nacional, y la segunda los documentos base para elaborar los pronósticos de este trabajo.

Cuadro 3 Estado del Arte

Identificación	Objetivo general	Categorías / Variables	Instrumentos de recolección de la Información	Resultados
Banco Mundial. (junio 2023). Perspectivas Económicas mundiales. Washington DC, EE. UU.: Recuperado en julio de 2023 de: https://openknowledge.worldbank.org/server/api/corpus/bitstreams/9891892a-bc69-46fa-8ecc-e58b9fa019e8/content	Brindar una actualización de la economía mundial y regionales a junio del 2023 y brinda proyecciones a nivel de países y mundial.	Perspectiva económica mundial. Producto Interno Bruto.	Estudio técnico de actualización de la información económica mundial y regional	Análisis técnico de la situación económica, análisis de las políticas económicas y las proyecciones de crecimiento mundial y regional.
Fondo Monetario Internacional. (enero y abril 2023, octubre 2022). Perspectivas de la Economía Mundial. Washington DC, EE. UU.: Recuperado en 2023 de: Perspectivas de la economía mundial https://www.imf.org/en/Publications/Search?#sort=relevancy&f:series=[WEO]	Brindar una actualización de la economía mundial a los meses de enero y abril de 2022. Analiza los efectos de la pandemia, las nuevas restricciones de movilidad, los efectos de la guerra Ucrania-Rusia, así como las perturbaciones a la actividad económica y brinda proyecciones a nivel mundial.	Perspectiva económica mundial. Producto Interno Bruto.	Estudio técnico de actualización de la información económica mundial, el impacto de la pandemia y las políticas públicas para la recuperación económica. Se emplea la base de datos del FMI.	Análisis técnico de la situación económica, y social durante el 2021 y primer semestre 2022, así como un análisis de las políticas económicas y las proyecciones de crecimiento mundial.



Identificación	Objetivo general	Categorías / Variables	Instrumentos de recolección de la Información	Resultados
Fondo Monetario Internacional. (octubre 2022 y abril 2023). Perspectivas de la Economía Las Américas: Un largo y sinuoso camino hacia la recuperación. Washington DC, USA. Recuperado en 2023 de: https://www.imf.org/es/Publications/REO/WH	Brindar una visión de la economía regional (América Latina y del Caribe). Analiza los efectos de la pandemia, la actividad económica de la región y sus proyecciones basadas en la incertidumbre existente.	Perspectiva económica región América Latina y el Caribe. Producto Interno Bruto.	Estudio técnico de actualización de la información económica, el crecimiento inclusivo considerando el cambio climático. Se emplea la base de datos del FMI. Datos suministrados por los países miembros y otras entidades multilaterales.	Análisis técnico de la situación económica, y social durante el 2021 y primer semestre 2022, incluye las proyecciones de crecimiento de la región de América Latina y el Caribe.
OCDE. Perspectivas Económicas de la OCDE. Volumen 2023, Numero 1: Versión Preliminar. Recuperado en julio de 2023 de: https://www.oecd-ilibrary.org/sites/ce188438-en/index.html?itmId=/content/publication/ce188438-en	Brinda una evaluación de la situación económica mundial, en especial brinda cobertura para todos los miembros de la OCDE, así como para las economías asociadas seleccionadas.	Perspectiva económica OCDE. Producto Interno Bruto.	Estudio técnico de actualización de la información económica de los países miembros de la OCDE y economías de interés.	Análisis técnico de la situación económica, las proyecciones y evolución económica individual de los países que conforman la organización.
Banco Central de Costa Rica. (octubre del 2022, enero y abril del 2023). Informe de Política Monetaria. San José, Costa Rica. Recuperados en febrero de 2023, de https://www.bccr.fi.cr/publicaciones/pol%C3%ADtica-monetaria-e-inflaci%C3%B3n/informes-de-pol%C3%ADtica-monetaria	Brindar un análisis prospectivo, donde se integran las series del Programa Macroeconómico y el Informe de Política Monetaria.	Producto Interno Bruto. Incertidumbre fiscal.	Establece el panorama económico y político mundial y nacional, establece las proyecciones de crecimiento, entre otros factores macroeconómicos. Emplea para ello la base de datos propia, del Ministerio de Hacienda, del INEC, información de mercados financieros y de otras entidades y organismos internacionales.	Análisis técnico las principales políticas y las variaciones macroeconómicas que se proyectan nacionalmente de conformidad con la legislación vigente y sus medidas complementarias. Analiza la situación internacional e implicaciones macroeconómicas de la colocación de bonos.



Identificación	Objetivo general	Categorías / Variables	Instrumentos de recolección de la Información	Resultados
Ministerio de Hacienda, Dirección de Crédito Público. (2022) Informe del Estado de la Deuda Pública Interna y Externa, Ejercicio Económico 2022. San José, Costa Rica. Recuperado en 2023 de: https://www.hacienda.go.cr/docs/1NFORME_DEL_ESTADO_DE_LA_DEUDA_PUBLICA_INTERNA_Y_EXTERNA-EJERCICIO_ECONOMICO_2022.pdf	Brindar una descripción de la evolución de la deuda, las calificaciones Riesgo-País, del endeudamiento y los proyectos financiados con empréstitos externos.	Inversión. Deuda Pública. Riesgo-país.	Establece el panorama del endeudamiento del gobierno Central, factores macroeconómicos y otros. Emplea para ello la base de datos propia, información de mercados financieros y de otras entidades y organismos internacionales.	Análisis técnico de las necesidades de financiamiento del Gobierno Central, las perspectivas de riesgo-país y proyectos de inversión realizados en el 2022.
Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (2022) Estrategia de Deuda de Mediano Plazo 2022-2027 y 2023-2028. San José, Costa Rica. Recuperado en 2023 de: https://www.hacienda.go.cr/MarcoFiscalDeMedianoPlazo.html	Establece la actualización de la Estrategia de Deuda de Mediano Plazo, a partir de la actual coyuntura económica y a las nuevas necesidades de financiación de Costa Rica, en la búsqueda para alcanzar un equilibrio entre el costo y el riesgo para la cartera de deuda y, a la vez, contribuir al desarrollo del mercado interno de deuda.	Deuda pública. Financiamiento.	Estudio técnico que muestra la estrategia costarricense para contribuir al equilibrio macroeconómico y la sostenibilidad de la deuda pública a través de una estrategia congruente con la situación financiera y las fuentes de financiamiento disponibles para Costa Rica.	Instrumento técnico que busca establecer un perfil de deuda pública sostenible y que busca saciar las necesidades de financiamiento en el país contemplado las obligaciones, el comportamiento de las variables y riesgos fiscales del país.



Identificación	Objetivo general	Categorías / Variables	Instrumentos de recolección de la Información	Resultados
Ministerio de Obras Públicas y Transportes; INECO (2011). Plan Nacional de Transporte 2011-2035. San José, Costa Rica. Recuperado en 2023	Describir las metas, los retos, las acciones estratégicas para modernizar el sistema de transportes costarricense Proponer un marco económico financiero y cómo va a ser su puesta en marcha, seguimiento y actualización.	Plan estratégico de acciones de modernización del sistema de transporte. Marco Económico Financiero (Capítulo 8)	Estudio analítico del Sector transporte en Costa Rica que dicta líneas estratégicas para su modernización.	Análisis técnico para establecer la proyección estimada de la Inversión basada en los supuestos del PNT, el Índice de Inversión del Sector Transporte e Infraestructura.
Ministerio de Obras Públicas y Transportes; Secretaría de Planificación Sectorial; Zeledón M., Gabriela (2021). Plan de Gestión de Financiamiento del Sector Transporte e Infraestructura. Recuperado en 2023	Definir la cuantificación de las inversiones del Sector; así mismo permite identificar los mecanismos alternos de financiamiento para futuros proyectos.		Establece los supuestos generales para medición del Marco Económico Financiero del PNT.	Análisis técnico que establece las fuentes de financiamiento que podría usar el Sector para el financiamiento de proyectos a través del instrumento diseñado por el Plan de Gestión de Financiamiento

CAPÍTULO 3 MACROECONÓMICAS

PERSPECTIVAS

3.1 CRECIMIENTO ECONÓMICO

Durante el año 2022, la economía mundial mostró elevados niveles de inflación, producto de un conjunto de factores, como la política monetaria y fiscal de tipo expansivas ocurridas tras la crisis sanitaria; las sanciones que surgieron debido al enfrentamiento bélico entre Rusia y Ucrania que generó problemas en las cadenas de suministros y aumento en los precios de las materias primas que produjo una serie de presiones inflacionarias.

Por su parte en Fondo Monetario Internacional proyectó, en su informe de Perspectivas de la Economía Mundial, que el crecimiento mundial para cierre del 2022 alcanzó un 3,4% (0,2% por encima de lo proyectado en el Informe de octubre de 2022). En la última edición (abril 2023) se proyecta que el crecimiento descenderá a 2,8% en 2023, para luego repuntar a 3,0% en 2024. La subida de las tasas de interés de los bancos centrales para combatir la inflación y la guerra de Rusia en Ucrania continúan lastrando la actividad económica. La propagación del COVID-19 en China frenó el crecimiento en 2022, pero la reciente reapertura ha desbrozado el camino para una recuperación más veloz de lo anticipado.

Es importante mencionar que el crecimiento económico mundial puede ver afectado por: la reciente inestabilidad en el sector financiero, ante la quiebra de algunos bancos estadounidenses y la vulnerabilidad de otras entidades bancarias en Europa, la debilidad de la reactivación en China, empeoramiento por las restricciones impuestas por la guerra entre Rusia y Ucrania, la desaceleración de la inflación mundial más lenta de lo esperado, presiones derivadas del endurecimiento de la política monetaria y las elevadas tensiones geopolíticas podrían exacerbarse por el hecho de que varias economías desean realizar sus transacciones o acuerdos comerciales en yuanes y la propia moneda de cada país (en lugar de dólares estadounidenses).

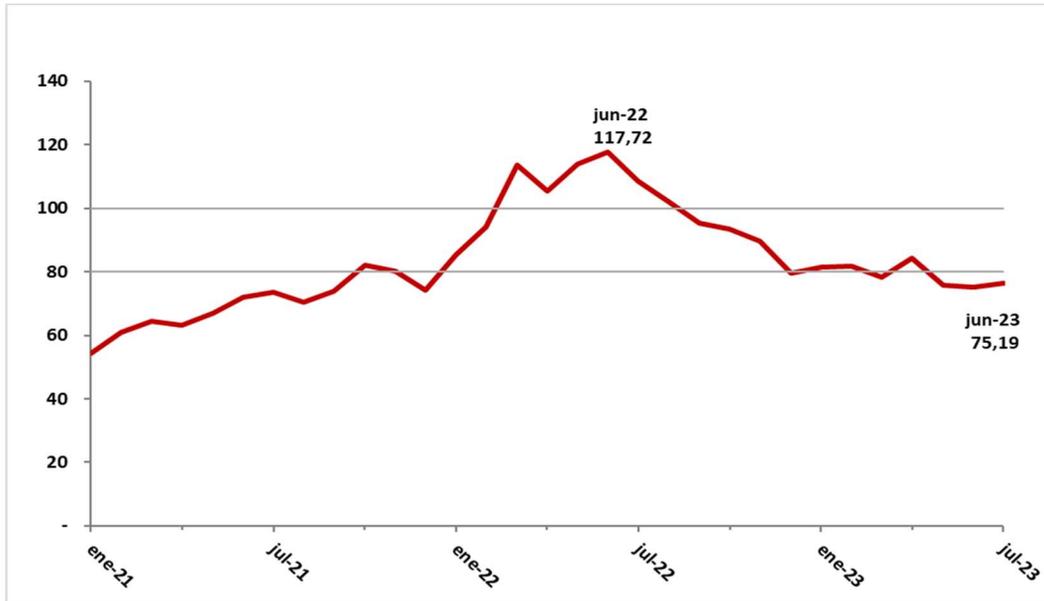
El precio del petróleo promedió los \$80/bbl¹ en 2023 hasta la fecha, pero ha habido gran volatilidad; debido a la incertidumbre sobre las perspectivas de crecimiento mundial en el primer trimestre de 2023 y al anuncio a principios de abril del presente año por parte de Arabia Saudita y otros miembros de la OPEP+ de un recorte de la producción de petróleo de 1,16 mb/d².

¹ Barril de petróleo, volumen de 42 galones estadounidenses (0,16 m³). Obtenido de https://glossary.slb.com/es/terms/b/bbl_or_bbl

² Millones de barriles por día (industria petrolera) Obtenido de <https://acronym24.com/mbd-meaning-in-petroleum/>

Según el Banco Mundial, se espera que los precios del petróleo crudo alcancen un promedio de \$80/ bbl en 2023, una revisión a la baja de \$8/ bbl con respecto al pronóstico de enero, y que suban a \$82/ bbl en 2024, lo que refleja un modesto repunte de la demanda. Se espera que los precios del gas natural y el carbón se moderen en 2023 y disminuyan aún más en 2024, en este sentido, las perspectivas en China juegan un papel particularmente importante, ya que se espera que represente más de la mitad del aumento de la demanda mundial de petróleo en 2023.

Gráfico 1 OPEP Precio US dólares, mensual



Fuente: Datos obtenidos de <https://datosmacro.expansion.com/materias-primas/opec>

La proyección de actividad económica, por parte del FMI, para Estados Unidos fue revisada a 1,6% (0,2 p.p. más con respecto a la estimación WEO enero 2023) para el presente año, en tanto que para el 2024 se prevé un incremento de 1,1%. Mientras los pronósticos para China en el periodo 2023-2024 se mantienen en 5,2% y 4,5% respectivamente, debido al efecto positivo de la contención de nuevos casos del COVID-19 y la reapertura en las cadenas de suministro a contrarrestado en medida el deterioro del sector inmobiliario.

El Banco Mundial, prevé que el crecimiento de América Central se desacelerará al 3,6% en 2023, con un ligero aumento al 3,8 % en 2024; y considera que las remesas y el turismo favorecerán la actividad regional. También considera que, para la década actual, el potencial crecimiento de la producción en la región será el más bajo entre las regiones de mercados emergentes y economías en desarrollo debido a un crecimiento inferior al promedio tanto de la productividad total de los factores y de la fuerza de trabajo.

Por otra parte, expone que las perspectivas están expuestas a los siguientes riesgos: a.) la inflación persistente en las economías avanzadas, b.) que bancos centrales mantengan políticas monetarias más restrictivas que las supuestas, c.) que el sector inmobiliario de China se debilite todavía más, lo que afectaría los precios de los metales y d.) el cambio climático. Para Costa Rica proyecta un crecimiento del 2,9% en el 2023 y 3,0% en el 2024.

Cuadro 4 PIB real de algunos países de América Latina y el Caribe, en porcentaje

PIB real (%)	Estimados y proyecciones anuales				
	2020	2021	2022e	2023f	2024f
Mundo	-3,1	6,0	3,1	2,1	2,4
América Latina y el Caribe (LAC)	-6,2	6,9	3,7	1,5	2,0
Costa Rica	-4,3	7,8	4,3	2,9	3,0
El Salvador	-8,2	10,3	2,8	2,3	2,1
Guatemala	-1,8	8,0	4,0	3,2	3,5
Honduras	-9,0	12,5	4,0	3,5	3,7
Nicaragua	-1,8	10,3	4,0	3,0	3,4
Panamá	-17,9	15,3	10,5	5,7	5,8
República Dominicana	-6,7	12,3	4,9	4,1	4,8

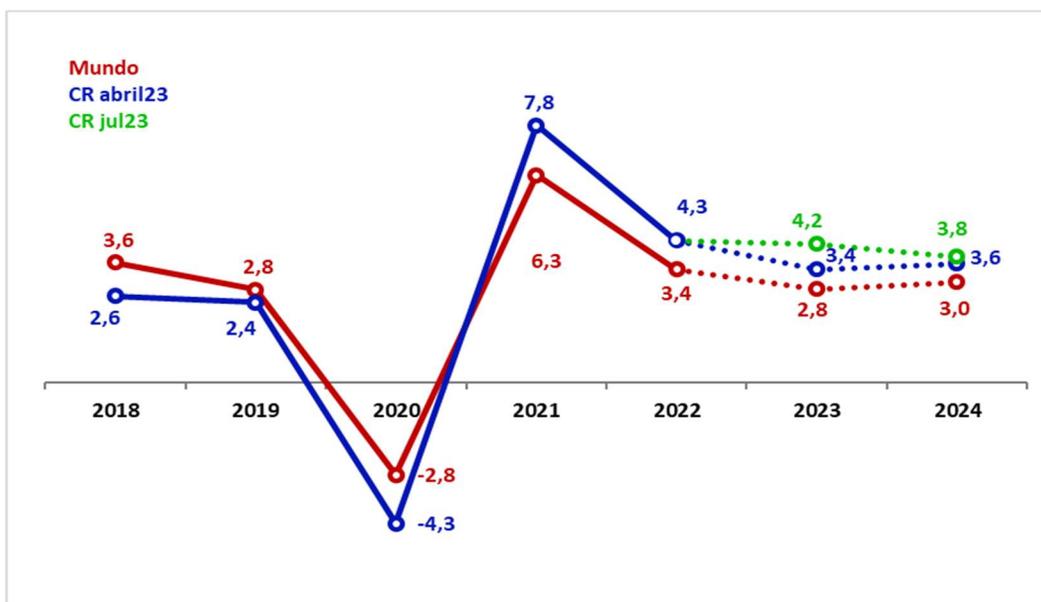
Fuente: Banco Mundial en <https://www.bancomundial.org/es/publication/global-economic-prospects>

Notas: e = estimación y f = pronóstico.

Por otra parte, el BCCR calculó al cierre del 2022 que el Producto Interno Bruto (PIB) alcanzó un 4,3% por debajo del 7,8% alcanzado en el 2021. Esto debido a que en el segundo semestre del 2022 el país presentó una desaceleración en la producción debido a que las presiones inflacionarias afectaron la demanda interna, lo cual condujo a altas tasas de interés.

Es importante recordar que las perspectivas de un menor crecimiento mundial podrían reducir el impulso de la demanda externa de Costa Rica en el 2023-2024, mientras que la todavía elevada inflación global incidiría negativamente sobre el desempeño económico local debido al empuje de la inflación importada sobre los precios locales.

Gráfico 2 Crecimiento económico, en porcentaje



Fuente: Fondo Monetario Internacional, WEO abril 2023, con datos actualizados de la presentación del IPM de abril 2023 para el periodo 2022-2024 y el CP-BCCR-012-2023 de julio 2023 años 2023 y 2024

Por otra parte, la OCDE en su informe de Perspectivas económicas, calcula que el PIB de Costa Rica crecerá un 2,8% en el 2023 y un 3,0% en el 2024 en la medida que las condiciones económicas mejoren gradualmente. No obstante, menciona que la caída de los salarios reales y las condiciones más débiles del mercado laboral frenarán la renta real disponible de los hogares en 2023, debilitando el consumo privado. Y que la debe perseverar en la implementación de reformas estructurales fortalecería el crecimiento.

3.2 DEUDA Y NECESIDADES DE FINANCIAMIENTO: COSTA RICA

Entre las acciones reducen el costo y el riesgo que tiene el endeudamiento para el Gobierno, y en general, impacta de forma positiva las finanzas públicas es necesario lograr que la gestión de la deuda cumpla con los principales estándares internacionales, tales como: realizar pocos eventos de colocación (subastas), mantener la mayor parte de la deuda en moneda nacional, y concentrar los vencimientos en el largo plazo (Esquivel y Lankester, 2019).

Por este aspecto, para la gestión de la deuda es importante conocer cómo se desarrolló el Plan de colocación de Bonos de Estabilización Monetaria (BEM) en el mercado doméstico y Eurobonos (Ley N°10332) por el BCCR y las operaciones crediticias de apoyo presupuestario del Ministerio de Hacienda entre otros.

Del 02 enero al 31 de diciembre del 2022, el Ministerio de Hacienda colocó valores de deuda interna estandarizados por un monto de €2,31 billones mediante el mecanismo de subastas en mercado primario. Las necesidades de financiamiento del Plan de Colocación en el mercado de deuda interna para el 2022 comunicadas al mercado financiero-bursátil y público en general, inicialmente el 24 de febrero de ese año (€3,9 billones), se redujeron en €1,3 billones, para ubicarse en €2,6 billones.

Por otra parte, las operaciones de créditos de apoyo presupuestario constituyen como una fuente importante de recursos y han permitido sustituir fuente de financiamiento interna por externa a menor costo para la Hacienda Pública.

La aprobación por parte de la Asamblea Legislativa de nuevos créditos para ser desembolsados entre 2023, 2024 y 2025, esto permitirá contar con recursos de libre disponibilidad y en condiciones financieras favorables, principalmente orientados al servicio de la deuda, de tal forma que estos apoyos presupuestarios no representan nuevas deudas sino un cambio en la fuente de financiamiento a un costo más bajo. (ver Cuadro 5)

Cuadro 5 Plan de Financiamiento del Gobierno de Costa Rica

Acreeedor	2022 [1]	2023 [2]	2024 [2]	2025 [2]	Estado Actual
BID	250,0				Aprobado mediante Ley N°10105
FMI	592,7	592,7	337,4		Aprobado mediante Ley N°10002
BCIE	270,0				Aprobado mediante Ley N°9988
AFD	104,2	57,4			Aprobado mediante Ley N°10233
BIRF	300,0				Aprobado mediante Ley N°10207
AFD	104,2	106,3			Para aprobación Asamblea Legislativa, Expediente N°23502
BID	300,0	300,0			Para aprobación Asamblea Legislativa, Expediente N°23502
FMI, FRS		150,0	560,0		Proyecto de ley a presentar a la Asamblea Legislativa
BCIE			290,0		En proceso de completar aprobaciones institucionales para suscripción del crédito
BIRF			500,0		En proceso de completar aprobaciones institucionales y negociación del crédito
Gob. Canadá			88,3		En proceso de completar aprobaciones institucionales y negociación del crédito
CAF				500,0	En proceso de completar aprobaciones institucionales y negociación del crédito
AFD			106,3		En proceso de estructuración
BID				200,0	En proceso de estructuración
BID			200,0		En proceso de estructuración
Total	1 921,1	1 206,4	2 082,1	700,0	

Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Hacienda y Banco Central de Costa Rica

Nota [1] Presentación de Deuda Pública del Gobierno Central. Julio, 2022, pág. 06.

Nota [2] Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023-2028, pág. 41.

Respecto a la colocación de deuda en los mercados externos, el 27 de marzo pasado el Ministerio de Hacienda colocó US\$1.500,0 millones y se prevé un monto similar en la segunda parte del 2023, y dos emisiones adicionales de US\$1.000,0 millones cada una para bienio 2024–2025; lo cual es importante ya que reduce la presión por la alta concentración de vencimiento de la deuda pública (en colones y dólares) entre el periodo 2023–2027.

Otro aspecto importante para considerar cuando se analiza el endeudamiento es la diferencia entre los rendimientos de los bonos de un país o región, respecto al rendimiento de las obligaciones del Tesoro de los Estados Unidos. El EMBI, creado por el banco de inversión estadounidense JP Morgan Chase, mide esta diferencia, también conocida como “spread” de la deuda, se expresa en puntos básicos y 100 de ellos equivalen a un punto porcentual. Este índice no solo es importante para las finanzas públicas costarricenses, sino también para el sector privado, si este desea acceder a fuentes de financiamiento internacional.

Considerando los resultados fiscales alcanzados al cierre del 2022, producto de una mejora en la recaudación tributaria y control del gasto, así como el cumplimiento del acuerdo alcanzado con el FMI (primera, segunda, tercera revisión), las acciones administrativas ejecutadas por el Ministerio de Hacienda y que fueron plasmadas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022–2027 y 2023–2028, han permitido mejorar la gestión de la deuda pública.

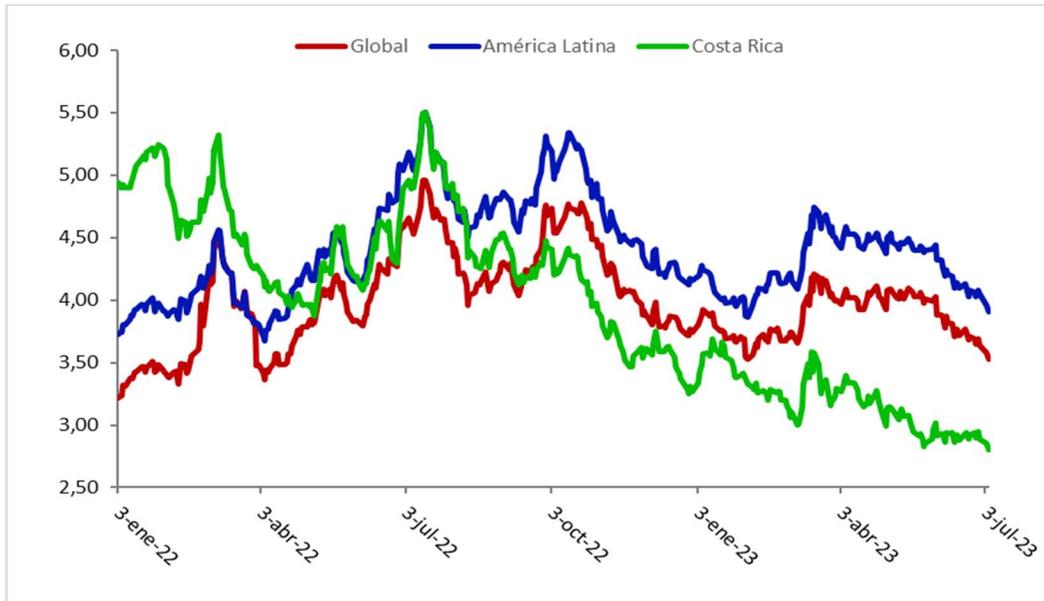
El 26 de junio del 2023 en el FMI en Comunicado de Prensa N°23/240 anuncia que concluyó la cuarta revisión del marco del Servicio Ampliado (SAF³) para Costa Rica, lo que hace posible el desembolso de DEG 206.23 Millones (equivalente a aproximadamente a US\$275 millones), así la primera revisión del marco del Servicio de Resiliencia y Sostenibilidad (SRS⁴) lo cual permite disponer de US\$246 millones de apoyo al cambio climático. Es importante mencionar que el marco del SAF los desembolsos totales ascenderían a DEG 850,0 millones (aproximadamente US\$1.100 millones)

Estas acciones han generado una percepción positiva se ha visto reflejada en el EMBI Costa Rica, a partir de agosto del 2022 se mantuvo por debajo del EMBI LATAM. Y desde el 15 de setiembre del 2022 por debajo del EMBI Global. Esta situación evidenció un “buen momento” de Costa Rica para realizar la colocación de títulos valores en el mercado internacional y obtener mejores condiciones de las que se pueden presentar en el mercado local y contribuir con la reducción de las presiones en el mercado nacional sobre variables claves como las tasas de interés.

³ El SAF fue creado para ayudar a los países que se enfrentan: (1) a graves problemas de balanza de pagos debido a deficiencias estructurales, o (2) a una economía caracterizada por un lento crecimiento y una situación de la balanza de pagos muy debilitada. Los SAF proporcionan asistencia para respaldar programas integrales para ayudar a los países a implementar reformas estructurales a mediano plazo y un periodo de reembolso más largo.

⁴ EL SRS Proporcionar financiamiento a más largo plazo para fortalecer la resiliencia y la sostenibilidad económicas mediante: (1) el apoyo a reformas de políticas que reduzcan los riesgos macro críticos asociados con el cambio climático y la preparación para pandemias, y (2) el aumento del espacio de políticas y los amortiguadores financieros para mitigar los riesgos derivados de tales desafíos estructurales a más largo plazo.

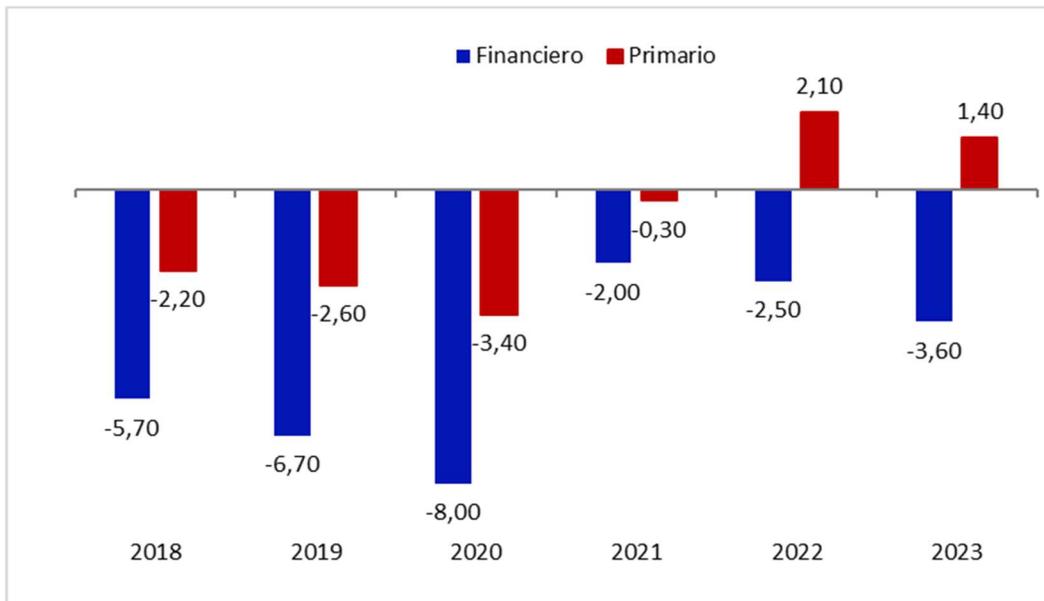
Gráfico 3 Riesgo País EMBI



Fuente: www.invenomica.com.ar, serie histórica para América Latina con datos de JPMorgan –BCRD

Como se ha visto el crecimiento económico y el resultado primario son las dos variables de mayor impacto para detener y reducir las tendencias al alza de la deuda. Desde el punto de vista de la disciplina fiscal, el hecho más relevante es la generación de un superávit primario que tiende a moderar el incremento de la deuda para cubrir el exceso de gastos sobre ingresos. Después de registrar por 13 años consecutivos déficits primarios, se logra un superávit primario en el 2022, en diciembre del 2022 se ubicó en 2,1% del PIB y se proyecta 1,4% para el 2023. (ver Gráfico 4)

Gráfico 4 Resultado Primario y Financiero ⁵



Fuente: Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023. Pág. 16 y 59

Según el informe de Cifras fiscales al mes de junio 2023, la deuda del Gobierno Central a junio del 2023 ascendió a ¢28.633.197 millones (US\$52.264 millones). Respecto al cierre del 2022, a junio 2023, el incremento nominal de la deuda fue de ¢409.674 millones. El aumento neto de la deuda interna fue ¢725.344 millones y la disminución neta de la deuda externa fue ¢315.669 millones; el primer caso se explica por las colocaciones netas, resultados de los canjes y diferencial cambiario. El comportamiento de la deuda externa obedeció, básicamente, a las colocaciones netas (desembolsos y cancelaciones), sobresaliendo el pago del eurobono por US\$1.000 millones a finales de enero, y a diferencial cambiario. Y la razón Deuda/PIB alcanzó, preliminarmente, 61,1% del PIB 2023.

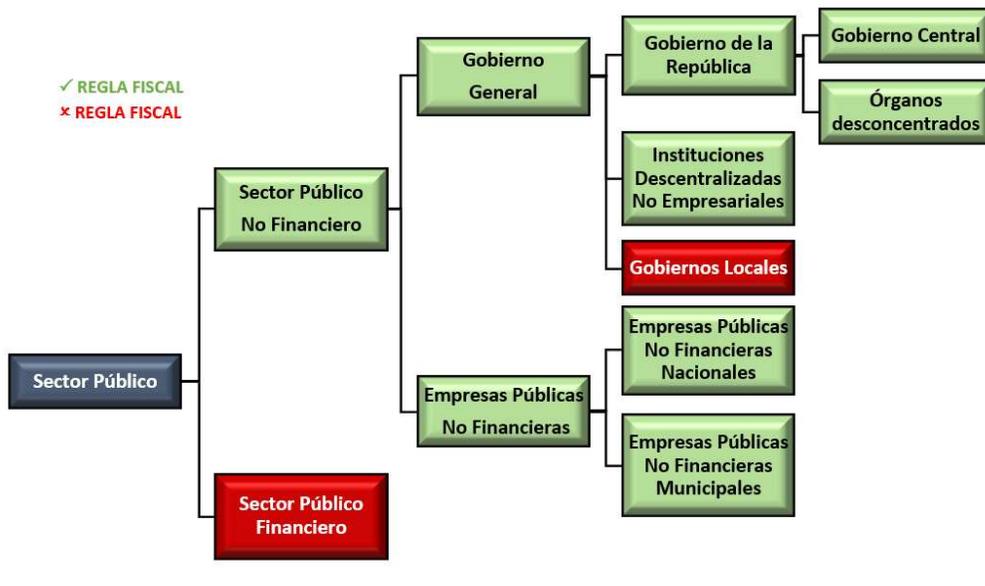
⁵ El resultado Primario corresponde a los ingresos menos gastos de un año, excluyendo el pago de intereses de la deuda. El resultado Financiero equivale a los ingresos menos los gastos totales.

3.3 REGLA FISCAL

La Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas N°9635, en el Título IV de “Responsabilidad Fiscal de la República”, trata de fortalecer la gestión de las finanzas públicas del Sector Público no Financiero a través de una política presupuestaria que garantice la sostenibilidad fiscal.

El artículo 5, estipula el ámbito de Aplicación de la regla Fiscal como muestra el Esquema 1.

Esquema 1 Sector Público. Aplicación de la Regla Fiscal



Fuente: Basado en información del artículo 5 de la Ley N°9635 (SINALEVI, 2023) y del Clasificador institucional del Sector Público del Ministerio de Hacienda (Ministerio de Hacienda de Costa Rica, 2021)

Entre las excepciones a la cobertura del Título IV, indicadas en el artículo 6 en el inciso j) se cita a JAPDEVA, en lo que se refiere al gasto y las transferencias financiadas con los recursos provenientes de los cánones establecidos mediante el contrato de Concesión de la Terminal de Contenedores de Moín (TCM). Los fondos únicamente se pueden utilizar en gastos de capital que respondan a planes regionales o municipales de desarrollo y queda prohibido su uso para gasto corriente.

El artículo 10 establece para estimar el crecimiento del gasto presupuestario se deben multiplicar las siguientes dos variables:

- ❖ La tasa promedio de crecimiento interanual del PIB nominal de los últimos cuatro años previos a la formulación de los presupuestos para el año correspondiente
- ❖ La relación de la deuda total del Gobierno Central con respecto al PIB nominal del ejercicio anterior al año de formulación del presupuesto.

En el artículo 11 se establece los rangos para determinar el crecimiento del gasto corriente (ver Cuadro 6).

Cuadro 6 Rangos de Deuda para aplicar la Regla Fiscal, artículo 11

Inciso	Deuda al cierre del ejercicio	Relación $\frac{\text{Gasto Corriente}}{\text{PIB}}$	Crecimiento Interanual del gasto
A	Inferior 30% del PIB	17%	No sobrepasará el promedio de crecimiento del PIB nominal.
B	Mayor e igual 30% del PIB, pero inferior a 45%		No sobrepasará el 85% del promedio de crecimiento del PIB nominal.
C	Mayor e igual 45% del PIB, pero inferior a 60% del PIB nominal.		No sobrepasará el 75% del promedio de crecimiento.
D	Mayor e igual 60% del PIB		No sobrepasará el 65% del promedio de crecimiento del PIB nominal. Adopción de medidas extraordinarias (Art.13)

Fuente: Elaboración propia, PGFSTI basada en la información Ley N°9635.

Por otra parte, si el crecimiento del PIB real supera el 6%, durante dos años consecutivos, el Ministerio de Hacienda podrá decidir el parámetro de límite al crecimiento del gasto corriente, el cual que no podrá superar 85% (artículo 12). Adicionalmente, el artículo 15 especifica que cuando la deuda del Gobierno Central supera el 50% del PIB nominal, el Ministerio de Hacienda podrá presupuestar y girar los destinos específicos legales considerando la disponibilidad de ingresos corrientes, la ejecución presupuestaria y el superávit libre.

El Cuadro 7 resume la comunicación del Ministerio de Hacienda respecto a la Regla Fiscal para elaboración de presupuestos de los periodos fiscales del 2020 al 2024.

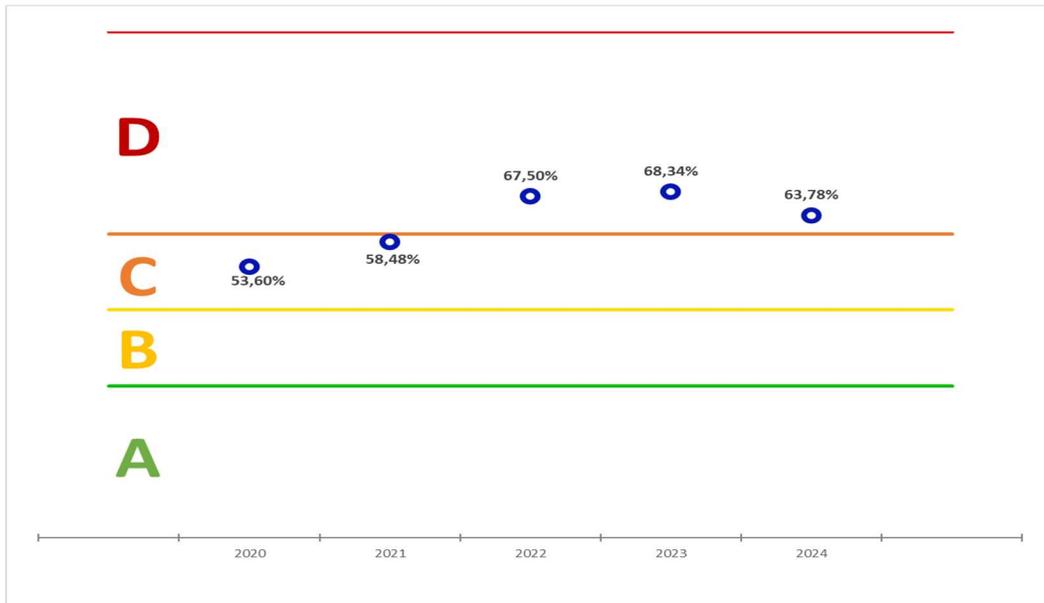
Cuadro 7 Información de los comunicados respecto a la Regla

Periodo	Oficio	Datos	Resultados
2020	DM-0466-2019 25 de marzo del 2019	Deuda total= C18.577.941 millones Deuda total / PIB= 53,60%	La tasa de crecimiento del gasto corriente 4,67%.
2021	DM-0321-2020 27 de marzo del 2020	Deuda total= 21.217.056,83 millones Deuda total / PIB= 58,48%	La tasa de crecimiento del gasto corriente 4,13%.
2022	DM-0238-2021 23 de marzo del 2021	Deuda total= C24.289.926 millones Deuda total / PIB= 67,50%	La tasa de crecimiento del gasto corriente 1,96%.
<p>Es importante mencionar que mediante el Acuerdo 36-H publicado en la Gaceta 222 del 21 de noviembre de 2022, se autorizó al Gobierno Central a ceder espacio de crecimiento de regla fiscal. De este modo se excluían de la cobertura del Título IV de la Ley N°9635 los fondos del Consejo Nacional de la Producción (Decreto N°41641-H), Impuesto del 5% sobre la venta y el autoconsumo de cemento (Ley N°9829), FODESAF (Ley N°10234), Instituto Costarricense sobre Drogas (Ley N°10252), Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (Ley N°10253). Cuando los recursos que fueron excluidos del ámbito de la regla fiscal en el 2022 fueron suprimidos de la base del 2021, a fin de equiparar las bases al momento de determinar los montos máximos de gasto total y corriente presupuestario para así realizar la verificación del cumplimiento correspondiente. De lo anterior se desprende que el monto de gasto corriente sujeto a regla fiscal una vez deducidas las exclusiones mencionadas son de C7.661.650,2 millones, lo que se traduce en una tasa de variación de 1,65%, porcentaje inferior en 0,31 p.p. al límite de Regla Fiscal (1,96%).</p>			
2023	DM-0358-2022 28 de marzo del 2022	Deuda total= C27.272.005 millones Deuda total / PIB= 68,34%	La tasa de crecimiento del total es 2,56%.
2024	MH-DM-OF-0438-2023 22 de marzo del 2003	Deuda total= C28.223.523 millones Deuda total / PIB= 63,78%	La tasa de crecimiento del gasto total es 3,53%.

Fuente: Elaboración propia basada en oficios y documentos emitidos por el Ministerio de Hacienda y Marco Fiscal de Mediano Plazo 2021-2027 y 2022-2028.

El Gráfico 5 muestra la relación Deuda/PIB respecto a la Regla Fiscal determinada en el artículo 11 de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas N°9635.

Gráfico 5 Regla Fiscal, periodo 2020 al 2024



Fuente: Elaboración propia, basada en el Cuadro 6 y el Cuadro 7.

3.4 RIESGO - PAÍS: COSTA RICA

Se define el “riesgo-país” como la exposición a dificultades de repago en una operación de endeudamiento con acreedores extranjeros o con deuda emitida fuera del país de origen, tanto para entes públicos o privados. El “riesgo soberano” es un subconjunto del riesgo país y califica a las deudas garantizadas por el gobierno o un agente del gobierno. El “riesgo no soberano” es, por excepción, la calificación asignada a las deudas de las corporaciones o empresas privadas. (Morales & Tuesa)

Por lo tanto, si las evaluaciones de los indicadores son vulnerables o negativas, y se perciben debilidades ante cambios desfavorables en la economía, esto se traduce en “malas calificaciones” del riesgo-país y afecta la confianza de los inversionistas que buscan reducir los riesgos al negociar una inversión.

En el Cuadro 8 se encuentra un resumen de las calificaciones de riesgo soberano de Costa Rica a largo plazo tanto en moneda extranjera como en moneda nacional y sus perspectivas, a la fecha de este análisis.

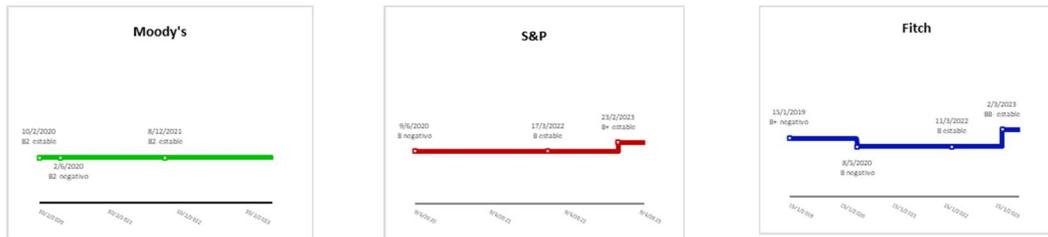
Cuadro 8 Calificación Riesgo País

Fecha	Agencia	Clasificación	Perspectiva	Calidad
08/12/2021	Moody's	B2	Estable	Altamente especulativa
23/02/2023	S&P	B+	Estable	Altamente especulativa
02/03/2023	Fitch	BB-	Estable	Grado de no inversión especulativo

Fuente: Obtenido de <https://tradingeconomics.com/costa-rica/rating>

El comportamiento de la Calificación se puede observar en el conglomerado Gráfico 6

Gráfico 6 Comportamiento Riesgo País por Calificadora



La mejora en las calificaciones del 2023 se fundamentó reconociendo los resultados fiscales del 2022, el cumplimiento de las metas fiscales pactadas en el acuerdo del Servicio Ampliado con el Fondo y la ruta fiscal de mediano plazo que se ha propuesto el Gobierno. Esta mejor percepción terminó de materializarse el 27 de marzo del 2023, cuando el Gobierno ejerció la colocación de Eurobonos de la deuda en mercados internacionales por US\$1.500 millones (a través de la Ley N°10332).

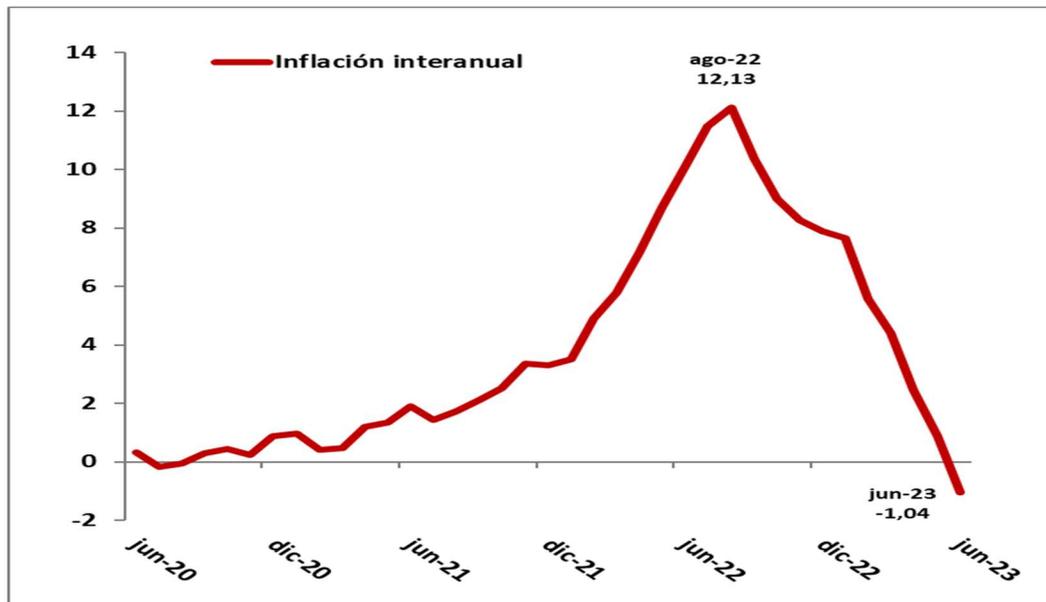
3.5 INFLACIÓN

El FMI indica que aproximadamente 84% de los países se prevé que el nivel general de inflación (índice de precios al consumidor) sea más bajo en 2023 que en 2022. Se prevé que la inflación mundial disminuya de 8,8% en 2022 (promedio anual) a 6,6% en 2023 debido en parte a la disminución de los precios internacionales de los petróleo y derivados. Por ejemplo, en los Estados Unidos la inflación general en marzo del 2023 alcanzó un 5,0% muy por encima del objetivo inflacionario de 2% de la Reserva Federal.

En Costa Rica, la inflación general e interanual alcanzaron en el mes de agosto del 2022 su valor máximo (113,063 y 12,13% respectivamente). Al culminar el año, la inflación alcanzó un 7,9%, cifra que está por encima del límite superior del rango de tolerancia establecido por la autoridad monetaria de (3,0% ± 1 p.p.). Los cambios en los precios se ven influenciados por las presiones inflacionarias que han experimentado economías de países socios, debido a los altos precios de las materias primas, los costos de transporte asociados y las deficiencias en las cadenas de suministros.

Para el año 2023, la expectativa de inflación continuará con la tendencia decreciente se espera que la inflación general se estima en promedio alrededor de 2,6% en 2023 y 2,8% en el 2024. Al 30 de junio la inflación interanual es de -1,04%, según el INEC, el mayor porcentaje de variación acumulada negativa que se registra en el IPC durante un primer semestre de año desde 1976, de igual forma la variación acumulada al primer semestre del 2023 es de 1,52%.

Gráfico 7 Costa Rica: inflación, en porcentajes



Fuente: IPC base diciembre 2020. Obtenido de <https://inec.cr/>

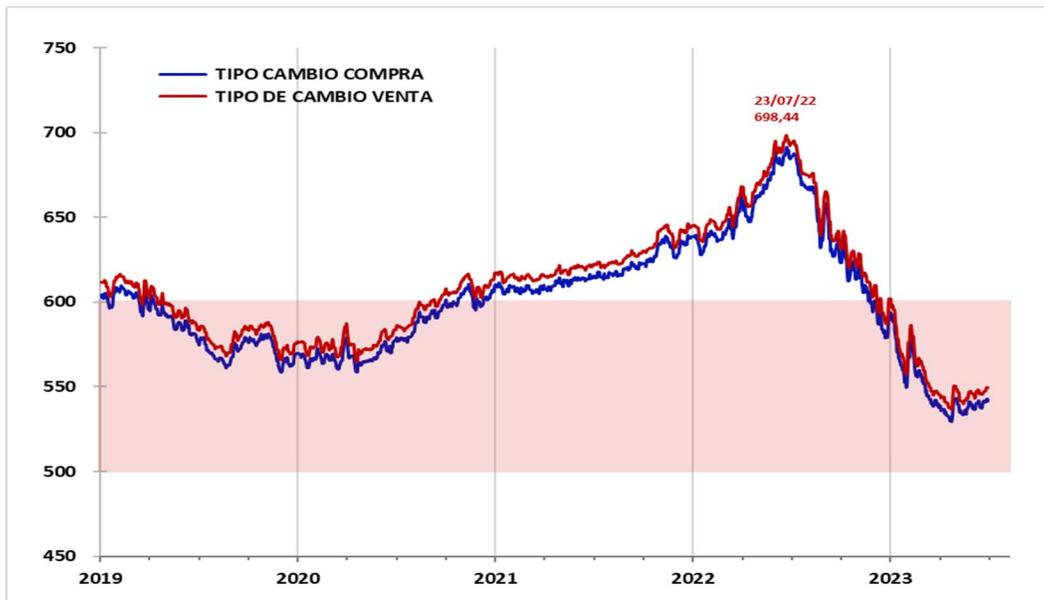
3.6 TIPO DE CAMBIO

Desde el 2022, el tipo de cambio ha mostrado una tendencia de variaciones marcadas. El 23 de julio del 2022 el valor del tipo de cambio de compra – venta promedio del dólar estadounidense alcanzó su máximo al llegar a los ₡694,82 y a partir de esa fecha ha experimentado una apreciación nominal. Esta apreciación es debido a varias razones, entre ellas:

- ❖ La abundancia de dólares provenientes de operaciones económicas como la reactivación del turismo.
- ❖ La inversión extranjera en las zonas francas.
- ❖ Menores presiones de demanda por la disminución de los precios internacionales de las materias primas y los costos de transporte.
- ❖ La demanda del Sector Público No Bancario se redujo por la baja en el precio del petróleo.
- ❖ Las operaciones financieras asociadas con el incremento en el premio por ahorrar en colones y la mejora en la percepción de riesgo país.
- ❖ Colocación de los títulos de deuda externa (Eurobonos) del Gobierno.
- ❖ La mejora en la percepción del Riesgo-País.
- ❖ Mejora en el desempeño fiscal.

Es importante mencionar que el mes de febrero 2023 ha sido, desde la adopción del régimen de flotación administrada por el BCCR, el episodio de mayor volatilidad del tipo de cambio.

Gráfico 8 Tipo de cambio del US dólar en colones costarricenses



Fuente: Tipo cambio de compra y de venta del dólar de los Estados Unidos de América referencia del Banco Central de Costa Rica.

CAPÍTULO 4 FUENTES DE FINANCIAMIENTO DEL SECTOR

4.1 COSTA RICA: CONDICIONES CREDITICIAS CON LOS ACREEDORES INTERNACIONALES

4.1.1 ASPECTOS GENERALES

En Costa Rica, el Ministerio de Hacienda tiene entre sus facultades lograr una estructura que permita tener un portafolio de deuda dentro de los parámetros establecidos en la estrategia de mediano plazo para minimizar las desviaciones y limitar los costos y riesgos asociados a la moneda, plazo y tasas, así como los riesgos asociados al mercado y variables que se encuentran fuera del control de las autoridades.

La crisis sanitaria se convirtió, a partir del año 2020, en un evento relevante que agravó los riesgos del portafolio de pasivos del Gobierno. Sin embargo, el Ministerio de Hacienda y el Banco Central de Costa Rica (BCCR) han hecho esfuerzos para que las finanzas públicas se fortalezcan debido a que se han intensificado las actividades de gestión de deuda con la finalidad de disminuir la exposición de los riesgos de la cartera y los costos asociados a través del desarrollo de políticas para estrategias de gestión y fondeo.

La Estrategia de la Deuda de Mediano Plazo 2022-2027 y el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) para el período 2022-2027 y 2023-2028, consideran la estimación de necesidades de financiamiento a partir de determinados supuestos de variables macroeconómicas proyectadas y la implementación de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas N°9635, que incluye la aplicación de la regla fiscal.

El Cuadro 9 muestra las proyecciones estimadas de las necesidades y fuentes de financiamiento con los créditos de Apoyo Presupuestario para los años del 2023 al 2024. Es importante mencionar que la tendencia de la deuda se ve influenciada por la aprobación de la agenda de créditos externos pendientes de análisis y su aprobación por la Asamblea Legislativa, así como la colocación de las emisiones de títulos valores en los mercados internacionales

Cuadro 9 Estimaciones de las necesidades de brutas de Financiamiento, % PIB

Detalle	2023[1]	2024[1]	2023[2]	2024[2]
I. Total Necesidades de Financiamiento	9,5%	9,3%	9,3%	9,0%
Déficit del Gobierno Central	3,5%	3,0%	3,5%	3,0%
Amortización Deuda Interna y Externa	6,0%	6,3%	5,8%	5,9%
II. Fuentes de Financiamiento	9,5%	9,3%	9,3%	9,0%
Deuda Doméstica	4,2%	5,8%	7,1%	7,7%
Deuda Externa	6,0%	4,8%	5,1%	3,2%
Uso de activos y otros	-0,6%	-1,2%	-2,9%	-1,9%

Fuente: Realizado con información la Dirección de Crédito Público

Nota [1] Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023-2028, Pág. 77

Nota [2] Presentación Deuda Pública del Gobierno Central de agosto 23, pag13

En el Cuadro 10 se muestra los Prestamos de Apoyo con los organismos multinacionales y bilaterales y el Gobierno de Costa Rica en la actualidad.

Cuadro 10 Prestamos de Apoyo Presupuestario periodo 2023-2024, en millones de dólares estadounidenses

Acreeedor	2022	2023	Estado Actual
FMI	552,8	377,2	Ley 10002
AFD	67,6		Ley 10233
AFD	110,4		Expediente 23502 Para aprobación Asamblea Legislativa
BID	300,0		Expediente 23502 Para aprobación Asamblea Legislativa
FMI, FRS		710,0	Expediente 23660 Para aprobación Asamblea Legislativa
BIRF		500,0	En proceso de aprobaciones y negociación del crédito
Gob. Canadá		91,1	En proceso de aprobaciones y negociación del crédito
BIRF		60,0	En proceso de aprobaciones y negociación del crédito
Total	1 030,8	1 738,3	

Fuente: Elaboración propia, basada la Presentación de la Deuda Pública de agosto 2023, pág. 14.

4.1.2 CUADROS RESUMEN DE LAS CONDICIONES CREDITICIAS

El Cuadro 5, el Cuadro 6 y Cuadro 7 detallan las condiciones crediticias para proyectos de inversión, fondos verdes y apoyos presupuestarios al sector público costarricense.

Cuadro 11 Condiciones Financieras otorgadas al Sector Público por Acreedores Multilaterales y Bilaterales para Apoyos Presupuestarios

Características	Banco Interamericano de Desarrollo [1]	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento [2]	Banco Centroamericano de Integración Económica [3]	Banco de Desarrollo para América Latina [4]	Fondo Monetario Internacional [5]	Agencia Francesa de Desarrollo [6]
	BID	BIRF	BCIE	CAF	FMI	AFD
Sectores para financiar	Apoyo presupuestario	Apoyo presupuestario	Apoyo presupuestario	Apoyo presupuestario	Apoyo presupuestario	Apoyo presupuestario
Unidades monetarias	Dólares EE. UU., yenes, euros, francos suizos o combinación de estos.	Dólares EE. UU., yenes, euros	Dólares EE. UU.	Dólares EE. UU.	Dólares EE. UU.	Euros o dólares EE. UU.
Período de gracia	5 años	4 años	5 años	5 años	Hasta 10,5 años	Hasta 5 años
Período de desembolso	1 año	1 año	1 año	2 años	Mínimo 18 meses	Hasta 2 años
Período de amortización	15 años	16 años	15 años	15 años	Hasta 9,5 años	Hasta 15 años
Tasa de interés anual	La tasa de interés está basada en la SORF más un margen variable de fondeo y el margen variable de préstamo del BID. A manera de referencia la tasa de interés vigente sería SOFR (4,27%) + margen variable de fondeo (0,41%) + margen variable de préstamo BID (0,85%) = 5,53 %.	El Préstamo flexible está referenciado a la tasa SOFR más un margen variable. A manera de referencia la tasa de interés vigente es SOFR (4,33%) más un margen variable de (0,80%) = 5,13%	Instrumento: Operación para el Desarrollo (OPD) La tasa de interés está basada en la Term SOFR a seis meses más un margen variable. A manera de referencia, los préstamos con garantía soberana la tasa de interés vigente es Term SOFR a 6 m (5,09%) + margen variable (2,51%) = 7,60%	La tasa de interés está basada en la Term SOFR a 6 meses más un margen, el cual para periodos de repago superior a los 12 años aplica la Term SOFR más un margen fijo de 2,00%. A manera de referencia, para un plazo de repago superior a los 12 años es Term SOFR a 6 meses (5,09%) más un margen fijo (2,00%) = 7,09%.	Instrumento: Servicio de Resiliencia y Sostenibilidad (RSF) La tasa de interés está basada en los DEG (Derechos Especiales de Giro) más un margen fijo 0,95%. A manera de referencia, la tasa de interés DEG vigente (3,75%) + margen fijo (0,95%) = 4,70%. Tasa piso: La tasa de interés DEG no será inferior al 0,05% por año.	T. Variable: EURIBOR 6 meses más un margen fijo de 1,27% anual. A manera de referencia, la tasa de interés EURIBOR vigente (3,63%) + margen fijo (1,27%) = 4,87%. Tasa piso: La tasa de interés no será inferior al 0,25% por año.
Tasa moratoria	N/A	El saldo retirado del préstamo vencido con una Tasa Variable, la Tasa de Interés Moratorio que se aplica es el Margen Variable más la mitad del uno por ciento (0,5%).	Los préstamos con garantía soberana se incrementa el interés ordinario en 3 puntos porcentuales sobre la porción de la obligación en mora, hasta la fecha en que se efectúe el pago. Para aquellos préstamos con una mora mayor de 180 días, el recargo por mora se cobrará sobre el total adeudado hasta la fecha en que se efectúe el pago.	Tasa que resulte de sumar la tasa SOFR a 6 meses a la fecha efectiva de pago, el margen y 2% aplicada sobre la porción de capital de plazo vencido.	N/D	Intereses de mora sobre los intereses vencidos y no pagados: la Tasa de Interés aplicable en el Período de Intereses en curso (intereses moratorios), incrementará en un 3,0%.

Continúa

Características	BID	BIRF	BCIE	CAF	FMI	AFD
Comisión de compromiso (CC)	No podrá exceder del 0,75% por año. Actualmente es de un 0,50%	0,25% anual sobre el monto no desembolsado	0,25% anual sobre el monto no desembolsado	0,35% anual sobre el monto no desembolsado	N/A	0,50% anual sobre el saldo no desembolsado. En caso de que el monto del financiamiento se desembolsa durante el año que sigue a la fecha de firma del contrato no se pagará la comisión.
Comisión Inicial	N/A	0,25% sobre el monto del Préstamo pagadera una sola vez	N/A	N/A	N/A	N/A
Comisión de Diseño	N/A	N/A	0,25% sobre el monto del préstamo, pagadera de una vez	N/A	N/A	N/A
Comisión de Financiamiento	N/A	N/A	N/A	0,85% sobre el monto del financiamiento, pagadera u	N/A	N/A
Comisión de Evaluación	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,50% del monto total del financiamiento
Cargo por servicio	N/A	N/A	N/A	N/A	0,50% sobre el monto desembolsad	N/A

Fuente: Ministerio de Hacienda, actualizada al 25/04/2023

1/ Información disponible en la página del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): www.iadb.org/es/bid-finanzas/tasas-de-interes-y-cargos - <https://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-1314184212-449>. 2/ Información disponible en la página del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF): www.worldbank.org/en/about/unit/treasury/ibrd-financial-products/lending-rates-and-fees#2 3/ Información disponible en la página del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): www.bcie.org/modalidades-e-instrumentos-financieros/modalidades-de-financiamiento/condiciones-financieras/determinacion-trimestral-de-tasas-de-interes-activas 4/ En las páginas <https://www.caf.com/> y <https://www.afd.fr/es/> no está disponible la información financiera. La información corresponde a las condiciones financieras suministradas directamente por el Acreedor. 5/ En la página <https://www.imf.org/es/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/20/56/Extended-Fund-Facility>. La información corresponde a las condiciones financieras del último endeudamiento negociado entre el Gobierno y el Organismo financiero. 6/ La información corresponde a las condiciones financieras suministradas directamente por el Acreedor

Cuadro 12 Condiciones Financieras otorgadas al Sector Público por Acreedores Multilaterales y Bilaterales para Proyectos de Inversión

Características	Banco Interamericano de Desarrollo [1]	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento [2]	Banco Centroamericano de Integración Económica [3]	Agencia de Cooperación Internacional del Japón [4]	Banco de Desarrollo para América Latina [5]	Banco Europeo de Inversiones [6]	Kreditanstalt für Wiederaufbau [7]		Banco Exportaciones e Importaciones de China [8]	
	BID	BIRF	BCIE	JICA	CAF	BEI	KfW	KfW	EXIMBANK (Préstamo concesional)	EXIMBANK (Préstamo comercial)
Sectores para Financiar	Agricultura y desarrollo rural, educación, salud, modernización del Estado, desarrollo urbano y vivienda, turismo sostenible, agua y saneamiento, energía, industria, ciencia y tecnología, comercio, transporte, inversión social, medio ambiente y desastres naturales, empresas privadas y desarrollo de PYMES	Agricultura, pesca y silvicultura; educación, energía y minería; finanzas, industria y comercio; información y comunicaciones, transporte, abastecimiento de agua, saneamiento y protección contra las inundaciones	Desarrollo Humano e Infraestructura Social, Infraestructura productiva, energía, desarrollo rural y medio ambiente, intermediación financiera y finanzas para el desarrollo, servicios para la competitividad	Medidas para el cambio climático: diversidad, educación ambiental, saneamiento. Fomento sector industrial: PYMES, Innovación, Tecnología, Infraestructura. Otros: educación, deportes, apoyo sectores vulnerables	Ambiente, cambio climático, educación, energía, innovación, transporte	Innovación y habilidades, clima y ambiente, infraestructura, PYMES	Protección clima y medio ambiente, salud, agua y saneamiento, energía, educación	Protección clima y medio ambiente, salud, agua y saneamiento, energía, educación	Infraestructura e industria, dirigidos hacia sector energético, transporte, telecomunicaciones.	Infraestructura e industria, dirigidos hacia sector energético, transporte, telecomunicaciones.
Monedas	Dólares de EE. UU., yenes, euros y francos suizos, o una combinación de estos.	Dólares de EE. UU., el euro, el yen japonés y libra esterlina	Dólares de EE. UU.	Yenes	Dólares de EE. UU.	Dólares de EE. UU.	Euros	Dólares de EE. UU.	Yuanes	Dólares de EE. UU.
Período de gracia	5 años	6 años	5 años	10 años	5 años	5 años	5 años	5 años	5 años	5 años
Período de desembolso	5 años	6 años	7 años	10 años	5 años	5 años	5 años	5 años	48 meses	48 meses
Período de amortización	20 años	27,5 años	25 años	Hasta 40 años	Superior a 12 años	20 años	15 años	15 años	15 años	15 años

Continúa

Características	BID	BIRF	BCIE	JICA	CAF	BEI	KfW	KfW	EXIMBANK (Préstamo concesional)	EXIMBANK (Préstamo comercial)
Tasa de interés	Para los nuevos créditos la tasa de interés está basada en la SOFR más un margen variable de fondeo y el margen de variable de préstamo del BID. A manera de referencia la tasa de interés vigente sería SOFR (4,27%) + margen variable de fondeo (0,41%) + margen variable de préstamo BID (0,85%) = 5,53 %	El Préstamo flexible está referenciado a la tasa SOFR más un margen variable. A manera de referencia la tasa de interés vigente es SOFR (4,33%) más un margen variable de (1,40%) = 5,73%	Para los nuevos créditos la tasa de interés está basada en la Term SOFR a seis meses más un margen fijo. A manera de referencia, los préstamos con garantía soberana la tasa de interés vigente es Term SOFR a 6 m (5,09%) + margen fijo (2,51%) + margen fijo (0,50%) = 8,01%. Los préstamos a 15 años sin garantía soberana la tasa de interés es la Term SOFR a 6 m (5,09%) + margen fijo (4,74%) = 9,83%	Condición general: Largo plazo (40 años): Tasa variable - TORF +130bp-, no ofrecen tasa fija. Opción standard (30 años): Tasa variable - TORF + 110bp y, tasa fija en 2,30%. Condición preferencial. Largo plazo (40 años): Tasa variable - TORF +110bp-, no ofrecen tasa fija. Opción standard (30 años): tasa fija en 2,10%. Condición preferencial para una alta especificidad. Opción standard (30 años): Tasa fija en 0,95% y 0,10% (consultoría de servicios).	La tasa de interés está basada en la Term SOFR a 6 meses más un margen, el cual para período de repago superior a los 12 años aplica la Term SOFR más un margen fijo de 2,00%. A manera de referencia, para un plazo de repago superior a los 12 años es Term SOFR a 6 meses (5,09%) más un margen fijo (2,00%) = 7,09%. Cuenta con un Fondo de Financiamiento Compensatorio (FFC) como mecanismo para subsidiar el costo del financiamiento de los proyectos.	Tasa de interés fija para cada desembolso. La tasa de interés fija para el último desembolso es de 3,27%.	T. Variable: EURIBOR 6 meses más un margen de 0,86% anual. Tasa fija en euros: 3,24%	Tasa Variable en \$: Libor 6 meses más margen fijo 1,40% anual. Tasa fija en \$: 5,03%	2% anual	4% anual

Continúa

Características	BID	BIRF	BCIE	JICA	CAF	BEI	KfW	KfW	EXIMBANK (Préstamo concesional)	EXIMBANK (Préstamo comercial)
Tasa moratoria	N/A	Tasa que resulte de sumar la tasa SOFR a la fecha efectiva de pago, el margen y 2% aplicada sobre la porción de capital de plazo vencido	Los préstamos con garantía soberana se incrementa el interés ordinario en 3 puntos porcentuales sobre la porción de la obligación en mora, hasta la fecha en que se efectúe el pago. Los préstamos sin garantía soberana se incrementa el interés ordinario en 30 puntos porcentuales sobre la porción de la obligación en mora, hasta la fecha en que se efectúe el pago. Para aquellos préstamos con una mora mayor de 180 días, el recargo por mora se cobrará sobre el total adeudado hasta la fecha en que se efectúe el pago.	El monto vencido se calculará a una tasa de un 2% anual sobre la tasa de interés especificada en el contrato de préstamo para una operación, calculada desde la fecha de vencimiento hasta el día anterior a la fecha en que se realice el pago	Tasa que resulte de sumar a la Tasa Base más alta que estuviera vigente durante el período comprendido entre la fecha en que debía efectuarse el pago y la fecha efectiva de pago, el margen y 2% aplicada sobre la porción de capital de plazo vencido.	N/D	El monto atrasado se aplicaría 200 pb superior a la tasa de interés variable anual o tasa de interés fija anual (según la tasa de interés seleccionada) para el respectivo período de intereses a partir de la fecha de vencimiento hasta la fecha de abono del monto atrasado.	El monto atrasado se aplicaría 200 pb superior a la tasa de interés variable anual o tasa de interés fija anual (según la tasa de interés seleccionada) para el respectivo período de intereses a partir de la fecha de vencimiento hasta la fecha de abono del monto atrasado.	N/A	N/A
Comisión de Compromiso (CC)	0,75% anual máxima aplicada al saldo diario no desembolsado de los préstamos. Actualmente es del 0,50% anual.	0,25% anual sobre el monto no desembolsado	0,25% anual sobre el monto no desembolsado	N/A	0,35% anual aplicado sobre saldos no desembolsados	0,25% anual sobre saldos no desembolsados	0,25% anual sobre saldos no desembolsados	0,25% anual sobre saldos no desembolsados	0,25% anual sobre el saldo no desembolsado	0,25% anual sobre el saldo no desembolsado

Continúa

Características	BID	BIRF	BCIE	JICA	CAF	BEI	KfW	KfW	EXIMBANK (Préstamo concesional)	EXIMBANK (Préstamo comercial)
Comisión de Inspección y Vigilancia (FIV)	En ningún caso podrá cobrarse en un semestre determinado 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. Actualmente el cargo es un 0%	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Comisión de Gestión	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,50% Flat	0,50% Flat	N/A	N/A
Comisión Inicial	N/A	0,25% sobre el monto del Préstamo pagadera una sola vez	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Comisión de Seguimiento y Administración	N/A	N/A	0,25% sobre el monto del Préstamo, pagadera una sola vez	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	0,25% sobre el monto del Préstamo, pagadera una sola vez	0,25% sobre el monto del Préstamo, pagadera una sola vez
Comisión de financiamiento	N/A	N/A	N/A	N/A	0,85% sobre el monto del financiamiento, pagadera una sola vez	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Comisión de evaluación	N/A	N/A	N/A	N/A	Mínimo US\$25.000,00	El equivalente en dólares de EUR €50.000	N/A	N/A	N/A	N/A

Fuente: Ministerio de Hacienda, actualizada al 25/04/2023

1/ Información disponible en la página del Banco Interamericano de Desarrollo (BID): www.iadb.org/es/bid-finanzas/tasas-de-interes-y-cargos

2/ Información disponible en la página del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF): <https://treasury.worldbank.org/en/about/unit/treasury/ibrd-financial-products/lending-rates-and-fees#1>

Continúa

3/ Información disponible en la página del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE): www.bcie.org/modalidades-e-instrumentos-financieros/modalidades-de-financiamiento/condiciones-financieras/determinacion-trimestral-de-tasas-de-interes-activas. La información corresponde a las condiciones financieras del último endeudamiento negociado entre el Gobierno y el Organismo financiero.

4/ Información disponible en la página de Japan International Cooperation Agency (JICA): https://www.jica.go.jp/english/mobile/our_work/types_of_assistance/oda_loans/standard/index.html.

5/ En la página <https://www.caf.com/> no está disponible la información financiera. La información corresponde a las condiciones financieras suministradas directamente por el Acreedor.

6/ En la página <https://www.eib.org/en/products/loans/index.htm> no está disponible la información financiera. La información corresponde a las condiciones financieras del último endeudamiento negociado entre el Gobierno y el organismo financiero.

7/ En la página <https://www.kfw-entwicklungsbank.de/International-financing/KfW-Entwicklungsbank/> no está disponible la información financiera. La información corresponde a las condiciones financieras del último endeudamiento negociado entre el Gobierno y el organismo financiero.

8/ Los datos corresponden a las condiciones financieras del último endeudamiento negociado entre el Gobierno y el organismo financiero.

Nota: La Tasa Libor dejará de ser una referencia de mercado, dejándose de publicar en junio del 2023, y será reemplazada por una nueva tasa de referencia basada en SOFR (Secure Overnigth Financial Rates), los organismos financieros multilaterales, tales como el BID, BIRF, BCIE, CAF, han adoptado la misma como tasa de referencia que reemplazará la Libor en sus créditos

Cuadro 13 Condiciones Financieras para el Sector Público otorgadas por el Fondo Verde del Clima

Características	Fondo Verde de Cambio Climático Fondo Verde	Banco Interamericano de Desarrollo [1] BID	Banco Centroamericano de Integración Económica [3] BCIE	Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento [2] BIRF	Banco de Desarrollo para América Latina [5] CAF
Acreditación ante Fondo Verde del Clima	N/A	Habilitado para la presentación de propuestas de todo tamaño, desde micro a grandes (más de \$250 MM) y con categoría de riesgo ambiental y social (A, B o C).	Habilitado para la presentación de propuestas de todo tamaño, desde micro a grandes (más de \$250 MM) y con categoría de riesgo ambiental y social (A, B o C).	Habilitado para la presentación de propuestas de todo tamaño, desde micro a grandes (más de \$250 MM) y con categoría de riesgo ambiental y social (A, B o C).	Habilitado para la presentación de propuestas de todo tamaño, desde micro a grandes (más de \$250 MM) y con categoría de riesgo ambiental y social (A, B o C).
Áreas temáticas que apoya y financia	N/D	Energía renovable y eficiencia energética, agua y saneamiento, transporte e infraestructuras sostenibles, gestión de bosques y sistemas agroforestales, agricultura, vivienda y desarrollo urbano, entre otros.	Energía, infraestructura productiva, desarrollo rural y medio ambiente, intermediación financiera y finanzas para el desarrollo, desarrollo humano e infraestructura social y servicios para la competitividad. Contemplan proyectos que permitan luchar contra el cambio climático: Proyectos de mitigación (reducción de emisiones) y proyectos de adaptación (incremento de la resiliencia).	Energía, infraestructura productiva, desarrollo rural y medio ambiente, intermediación financiera y finanzas para el desarrollo, desarrollo humano e infraestructura social y servicios para la competitividad. Contemplan proyectos que permitan luchar contra el cambio climático: Proyectos de mitigación (reducción de emisiones) y proyectos de adaptación (incremento de la resiliencia)	Infraestructura, energía, transporte, desarrollo social (agua y saneamiento, servicios sociales, educación y salud), sectores productivos y financieros.
Modalidades de financiamiento y apoyo/ asesoría técnica	N/D	Donaciones, préstamos, inversiones de capital y garantías	Donaciones, préstamos, participaciones patrimoniales y garantías	Donaciones, préstamos, participaciones patrimoniales y garantías	Préstamos, garantías parciales y garantías y avales, asesoría financiera, inversiones patrimoniales, financiamiento estructurado, servicios de tesorería, donaciones y cooperación técnica.

Continúa

Características	Fondo Verde	Fondo Verde	BID	BID	BCIE	BCIE	BIRF	BIRF	CAF
Términos y Condiciones de acuerdo con la concesionalidad	Alta concesionalidad	Baja concesionalidad	Alta concesionalidad	Baja concesionalidad	Alta concesionalidad	Baja concesionalidad	Alta concesionalidad	Baja concesionalidad	Baja concesionalidad
Monedas	Convertible (USD, euros)								
Plazo (años)	40	20	40	20	40	20	40	20	20
Período de gracia (años)	10	5	10	5	10	5	10	5	5
Período de desembolso	10	5	10	5	10	5	10	5	5
Período de amortización	30	15	30	15	30	15	30	15	15
Repago anual del capital (11-20 años y 620 años)	2%	6,70%	2%	6,70%	2%	6,70%	2%	6,70%	6,70%
Repago anual del capital (21 a 40 años)	4%	N/A	4%	N/A	4%	N/A	4%	N/A	N/A
Tasa de interés (anual)	0%	0,75%	0%	0,75%	0%	0,75%	0%	0,75%	0,75%
Comisión por servicio (anual)	0,25%	0,50%	0,25%	0,50%	0,25%	0,50%	0,25%	0,50%	0,50%
Comisión de compromiso (monto no desembolsado)	Hasta 0,50%	Hasta 0,75%	0,75%						

Fuente: Ministerio de Hacienda, actualizada al 25/04/2023

Nota: En caso de que el financiamiento otorgado por el Fondo Verde del Clima requiera de un cofinanciamiento por parte de un Organismo Financiero Bilateral o Multilateral, las condiciones financieras que estos últimos aplicarían corresponden a las otorgadas al Sector Público.

4.2 INFORMACIÓN DE CRÉDITOS EXTERNOS VIGENTES

Esta sección muestra información de los créditos externos contraídos por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el fideicomiso para el desarrollo del Corredor Vial San José – San Ramón y de las Asociaciones Público – Privada.

En el Cuadro 14 se muestra un breve detalle de las operaciones crediticias realizadas desde el 2006 a la fecha del informe, del MOPT y el CONAVI, han realizado 10 negociaciones de financiamiento externo con diferentes organismos multilaterales entre el 2007 al 2023, siendo el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el organismo con el cual se ha realizado la mayor cantidad de créditos.

Cuadro 14 Detalle de las operaciones crediticias del MOPT-CONAVI; años 2006 a junio del 2023

Organismo	Cantidad	Año	Institución	Nombre del Programa o Proyecto financiado
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	5	2020	MOPT	Programa de Infraestructura Vial y Promoción APP
		2018	MOPT	Segundo Programa Red Vial Cantonal (PRVC-II)
		2014	MOPT	Programa de Infraestructura de Transportes (PIT)
		2011	MOPT	Primer Programa Red Vial Cantonal (PRVC-I) [1]
		2010	CONAVI	Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I) [1]
Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	3	2020	CONAVI	Ampliación Programa de Obras Estratégicas
		2012	CONAVI	Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial
		2006	CONAVI	Programa de rehabilitación y construcción de carreteras y puentes de la Red Vial Nacional (RVC) [1]
EXIMBANK de China	1	2015	CONAVI	Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32, Sección Cruce Ruta 4-Limón.
Corporación Andina de Fomento (CAF)	1	2009	MOPT	Proyecto Bajos de Chitamate – Vuelta Kopper [1]

Fuente: PGFPSTI, información créditos del MOPT y CONAVI

Notas: [1] Programa o Proyecto concluido

4.2.1 INFORMACIÓN DE LAS CONDICIONES CREDITICIAS PARA EL SECTOR

Ante la limitación de recursos para la infraestructura de transportes, el MOPT ha apostado a los créditos externos, principalmente de organismos financieros internacionales, para la ejecución de Proyectos de gran envergadura y otros; más pequeños, pero no menos importantes, como es el caso de los dos Programas de Red Vial Cantonal.

Seguidamente en los cuadros se encuentra:

- ❖ Cuadro 15, los Programas y Proyectos del MOPT y CONAVI financiados con créditos que ya concluyeron.
- ❖ Cuadro 16, la información general de los créditos vigentes realizados por el MOPT y el CONAVI.
- ❖ Cuadro 17, los proyectos financiados con los créditos vigentes.

Cuadro 15 Información de los Créditos Externos concluidos por el MOPT y el CONAVI, montos en millones de US dólares

Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Organismo Internacional	Ley Aprobación Número de Empréstito	Costo Total	Proyectos
Primer Programa Red Vial Cantonal (PRVC-I) Costo del Programa US\$70,96 millones	MOPT	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Ley N°8982 Rige desde 05-10-2011 Gaceta N°191, Alcance N°74 Contrato de Préstamo N°2098/OC-CR Empréstito con Garantía Soberana	Endeudamiento US\$55,96 millones Contrapartida Nacional US\$15 millones	Al cierre del PRVC 1, los proyectos ejecutados son los siguientes: 432,30 km rehabilitados, 416,70 metros de puentes construido o rehabilitados, 41 planes de Inversión Vial Participativos realizados, 4 Pilotos de microempresas de mantenimiento realizados en 4 Gobiernos Locales: Guatuso, Sarapiquí, Turrialba y Pococí.
Primer Programa de Infraestructura Vial (PIV I) Costo del Programa US\$537,53 millones	CONAVI	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Ley N°8845 Rige desde 03/09/2010 Gaceta N°172 Contrato de Préstamo N°2007/OC-CR Empréstito con Garantía Soberana	Endeudamiento US\$300,0 millones Contrapartida Nacional US\$237,53 millones	Rehabilitación y Ampliación de RN1, sección Cañas-Liberia Diseño y Construcción RN35 Sección La Abundancia-Florencia y radial la Abundancia-Ciudad Quesada Diseño y Construcción RN3 Tramo Pozuelo - Jardines del Recuerdo Diseño y construcción Intercambio Paso Ancho Puentes nacionales JICA
Programa de rehabilitación y construcción de carreteras y puentes de la Red Vial Nacional (RVC) [1]	CONAVI	Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	N.D.	N.D.	N.D.
Proyecto Bajos de Chilamate - Vuelta Kopper Costo del Proyecto US\$90.23 millones	MOPT	Corporación Andina de Fomento (CAF)	Ley N°8844 Rige desde 03/09/2010 Gaceta N°172 CFA005320 Empréstito con Garantía Soberana	Endeudamiento US\$52,45 millones Contrapartida Nacional US\$37,78 millones	Terminado y puesto en funcionamiento en marzo 2018

Fuente: Informe Consolidado de Créditos Externos a diciembre del 2016 e Informe Consolidado de Créditos Externos del Sector Obras Públicas y Transportes a diciembre 2022 del Proceso.

Nota [1] El Proceso no cuenta con información por parte del CONAVI.

Cuadro 16 Información de los Créditos Externos realizados por el MOPT y el CONAVI, montos en millones de US dólares

Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Organismo Internacional	Tipo de Endeudamiento	Ley Aprobación Empréstitos	Monto del Préstamo en US dólares o equivalente	Porcentaje de Avance físico	Porcentaje de Avance Financiero	Monto Desembolsado	Pagado Acumulado Comisiones Compromiso	Pagado Acumulado Principal	Pagado Acumulado Intereses
Programa de Infraestructura de Transporte (PIT)	MOPT	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Dos empréstitos con Garantía Soberana: 3071/OC-CR 3072/OC-CR	Ley Nº8757 Rige desde 14/08/2009 Gaceta Nº158 Convenio de Cooperación CR-X1007	\$400.000.000	64%	70%	\$280.000.000	\$11.966.146	\$34.967.010	\$24.553.749
					\$50.000.000		60%	\$30.000.000	\$1.827.56	\$3.457.104	\$1.377.836
Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32, Sección Cruce Ruta 4-Limón.	CONAVI	Export - Import Bank China	Dos empréstitos con Garantía Soberana	Ley Nº9293 Rige desde 04/05/2015 Gaceta Nº84 Convenio Marco	¥628.000.000 ≅ \$92.281.016	82%	100%	\$92.542.773	\$1.946.441	0	\$15.263.170
					\$296.000.000		79%	\$233.280.891	\$46.016	\$9.066.429	\$11.450.442
Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial (CONAVI - BCIE)	CONAVI	Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	Fondo Rotativo, sin garantía soberana	Contrato de Préstamo Nº2080 Rige desde 16/04/2012	\$340.000.000	100%	100%	\$340.000.000	\$8.706.619	\$161.931.138	\$92.688.075
Segundo Programa Red Vial Cantonal (PRVC-II)	MOPT	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Garantía Soberana	Ley Nº8982 Rige desde 05-10-2011 Gaceta Nº191, Alcance Nº74 Contrato de Préstamo Nº2098/OC-CR del 20/09/2018	\$144.036.000	65%	54%	\$76.989.292	\$2.346.182	0	\$3.241.772

Continúa

Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Organismo Internacional	Tipo de Endeudamiento	Ley Aprobación Vigencia Contrato del Préstamo	Monto del Préstamo en US dólares o equivalente	Porcentaje de Avance físico	Porcentaje de Avance Financiero	Monto Desembolsado	Pagado Acumulado Comisiones Compromiso	Pagado Acumulado Principal	Pagado Acumulado Intereses
Ampliación del Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial (CONAVI - BCIE)	CONAVI	Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	Fondo Rotativo, sin garantía soberana	Contrato de Préstamo N°2080 Rige desde: 16/11/2020	\$90.055.000	58%	75%	\$67.443.845	\$1.594.819	0	\$2.997.433
Programa de Infraestructura Vial y Promoción de APP	MOPT	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Garantía Soberana	Ley N°9899 Aprobación del Convenio (CCLIP) CR-00005 Rige desde 29/08/2020 Gaceta 256 Contrato de Préstamo N°4864/OC-CR del 18/03/2020	\$125.000.000	48%	16%	\$20.000.000	0	0	\$936.205

Fuente: Elaborado con información del PGFPSTI (Cuadros de Créditos Externos y Servicio a la Deuda a junio del 2023) y SINALEVI

Cuadro 17 Detalle de Proyectos por Créditos Externos, montos en millones de US dólares

Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Proyecto	Monto en millones	Avance físico	Estado
Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) Costo del Programa: US\$450 millones	MOPT	Ampliación y rehabilitación Barranca – Limonal y La Angostura	\$192,76	17% 62%	Barranca –Limonal: Avance financiero 34% La Angostura: Avance financiero 67%
		Ampliación y rehabilitación Limonal – Cañas	\$107,32	90%	Avance financiero: 99%
		Rehabilitación Playa Naranjo – Paquera	\$36,76	100%	Avance financiero: 99%. Tiene 4 reclamaciones del contratista por \$3.1millones
		Construcción Intercambios Taras – La Lima	\$3,23	100%	Proceso de contratación finalizado. Se ejecutará con PIV-APP (4864/OC-CR)
		Rehabilitación Palmar Norte – Paso Canoas	\$3,27	100%	Diseño finalizado; Viabilidad ambiental N°1051-2021-Setena (07/07/2021)
		La Cruz – Santa Cecilia –Birmania	\$0,89	100%	Diseño finalizado; se recibió la Viabilidad ambiental
		Barreras Cañas – Liberia	\$2,30	100%	Concluido
		PRI Pozuelo – Jardines del Recuerdo	\$2,53	100%	Plan de Reasentamiento Involuntario (PRI) asociado al proyecto, concluido
		Mejoramiento La Angostura	\$0,29	100%	Diseño finalizado; Viabilidad ambiental N°1385-2020-SETENA (06/08/2020)
		OBIS RN1 San José – San Ramón	\$15,08	0%	En proceso de gestión adenda de contrato IDOM
		Factibilidad RN1 San José – San Ramón	\$1,38	98%	Diseño finalizado. En proceso viabilidad ambiental
		Diseño RN35 Bernardo Soto – Sifón	\$1,33	84%	Diseño finalizado. Pendiente gestión de viabilidad ambiental
		Factibilidad RN23 Caldera – Barranca	\$0,58	98%	Extensión plazo contrato con IDOM se requiere Viabilidad ambiental
		Factibilidad RN35 Tramo Central	\$ 0,14	100%	En proceso de gestión adenda de contrato IDOM
		Mejoramiento Sucre – Alto Sucre	\$12,13	0%	Viabilidad ambiental N°0171-2021-SETENA (28/01/2021) Construcción prevista para abril 2023
		Obis RN35 San José – San Ramón (El Coyol)	\$2,02		Diseño 100%, Viabilidad ambiental N°D1-0540-2021-SETENA (01/06/2021). El proceso de Contratación en evaluación de la UEP, se recomienda desistir pues las ofertas no se ajustan a lo presupuestado.
Rompeolas Puerto Caldera	\$12,42	99%	Se remite al CAS OM y finiquito del proyecto para aprobación		
Plan Maestro Portuario	\$0,57	100%	Finalizado		
Proyecto ampliación y mejora de la terminal de transbordadores del Puerto de Paquera	\$5,19	76%	En ejecución		

Continúa

Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Proyecto	Monto en millones	Avance físico	Estado
Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32, Sección Cruce Ruta 4-Limón.	CONAVI	Proyecto de Rehabilitación y Ampliación de la Ruta 32, Sección Cruce Ruta 4-Limón.	\$549,81 Incluye \$154 millones de Contrapartida	75%	Diseño final revisado y aprobado. La mayoría de las obras están al 100% (puentes, alcantarillas y varias marginales)
Programa de Obras Estratégicas de Infraestructura Vial (CONAVI - BCIE) y Ampliación* del contrato Costo del Programa: US\$484.86 millones Costo de la Ampliación: US\$94,25 millones	CONAVI	Corredor Vial Circunvalación Norte: Tramo Uruca (Ent. R. 39 - 108) - Calle Blancos (Ent. R. 109)	\$188,74	UF I= 97% UF II A= 97% UF II B= 100% UF III= 100% UF IV= 99%	UF I: se trabaja en la señalización horizontal, 60% avance de solución Viga Cabezal Paso inferior, iluminación, entre otros UF II A: colocación de asfalto en marginales e iluminación. UF II B y UF III: Recepción provisional y corrección de defectos UF IV: Suspensión parcial trabajos Pila46, condicionado por la UF-V
		Pasos a desnivel: Rotonda de las Garantías Sociales Rotonda La Bandera - UCR Intersección Guadalupe	\$74,39	100% 100% 100%	Finalizado en marzo, 2020 Finalizado en abril, 2022 Finalizado en marzo, 2021
		Duplicación del Puente sobre el Río Virilla RN147	\$10,68	100%	Finalizado en mayo, 2018
		Duplicación del Puente sobre el Río Virilla RN32	\$28,03	100%	Finalizado en setiembre, 2020
		Acceso definitivo a la Terminal de Contenedores de Moín. RN257	\$84,53	100%	Finalizado en junio, 2018
		Rehabilitación y ampliación del Puente sobre el Río Virilla en la RN1	\$14,44	100%	Finalizado en mayo, 2017
		Rehabilitación y ampliación del Puente sobre el Río Virilla en la RN32*	\$21,17	0%	No se ha emitido orden de inicio por tramites propios de la UNOPS. Forma parte de la Modificación de Agenda (MdA Puentes Virillas)
		Unidad Funcional V de Circunvalación Norte*	\$68,89	53%	Avance de 75% en la pantalla sur del paso deprimido. Se continúan trabajos de colado de apoyos, tubería vigas, entre otros. Se tramitó un evento compensable OS-120 donde se ajustan fechas de finalización y avance

Continúa

Nombre del Programa/ Proyecto	Institución ejecutora	Proyecto	Monto en millones	Avance físico	Estado
Programa Red Vial Cantonal II	MOPT	Apoyo a las capacidades e instrumentos de gestión. Rehabilitación y mantenimiento de caminos y puentes.	\$152,03 Incluye \$8 millones de Contrapartida	61%	Componentes 1 avance 100% (capacitaciones, manuales y otros) Componente 2 avance general del 58%. Incluye: Rehabilitación de caminos (50% de avance) y la Construcción de puentes y alcantarillas (23% de avance) 57 proyectos en licitación, 12 en adjudicación y 37 pendientes de licitar. 51 proyectos concluidos y 21 en ejecución. 34 proyectos en factibilidad y 3 en prefactibilidad
Programa de Infraestructura Vial y Promoción de APP Costo del Programa \$178 millones Contrapartida de \$53 millones	MOPT	Mejoramiento y Ampliación del Tramo Taras - La Lima en el Corredor San José - Cartago	\$63,00	19%	Viabilidad ambiental N°3355-2019-SETENA Contrato de gestora ambiental fue suspendido hasta 07 de marzo del 2023 Expropiaciones: 95% de avance
		OBIS Lote 1, Puentes sobre los ríos: Ciruelas, Alajueta y Segundo, Paso desnivel Firestone y Conector Barreal Castella	\$28,03	100%	Finalizados los proyectos: 1- Conector Barreal 2- Paso a desnivel Firestone 3- Puente sobre el río Ciruelas, 4- Puente sobre el río Alajueta, 5- Puente sobre el río Segundo
		OBIS Lote 2, Intercambio Circunvalación y Puente sobre el río Torres, Peajes Río Segundo y Naranjo	\$24,97	2A: 8% 2B: 0%	Construcción Lote 2A: Elaboración del diseño para iniciar la construcción. Construcción Lote 2B: Contratación pendiente de inicio.
		OBIS Lote 4, Puente Juan Pablo II e Intercambios en: San Ramón, Río Segundo, Grecia y Naranjo	\$50,01	4A: 0% 4B: 0%	Los PGA de los lotes 4A y 4B han sido presentados al SETENA Expropiaciones: 32% de avance El Fideicomiso suspende a el avance en todos los procesos, a la espera de los lineamientos por parte del Contratante, referentes a las potestades de la UAP y UESR en el proyecto.
		Construcción RN35, Sección: Bernardo Soto - Abundancia	\$6,00	0%	Preinversión: 55% de avance Expropiaciones: 58% de avance En trámite resolución ambiental del tramo de Punta Sur, Tramo Central (Sifón-La Abundancia) Resolución N°1123-2004-SETENA (21/07/2023)

Fuente: Diseño propio basado en Informe Consolidado de Créditos Externos del Sector Obras Públicas y Transportes a diciembre 2022, elaborado por el Proceso

4.2.2 ASPECTOS RELACIONADOS CON EL FINIQUITO DEL FIDEICOMISO CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-SAN RAMÓN

Primeramente es importante mencionar el Fideicomiso surge con la Ley N°9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José–San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso” del 23 de febrero del 2015 (SINALEVI, 2023) indica que la construcción del Corredor incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto, cumpliendo los parámetros y estándares que rigen en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia, considerando cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación "C" según el estándar técnico vigente. Para un total de 55,2 km como muestra el Mapa 1. El “Fideicomiso Ruta Uno”, como se conoce, dio orden de inicio el 21 de abril de 2020 para el diseño y construcción de las primeras obras de ampliación de la carretera a través del Programa de Obras Impostergables (OBIS), obras permanentes (salvo por las mejoras en las estaciones de peaje) que permitirán mejorar la viabilidad y seguridad de la ruta. (ver Mapa 1)

El Informe de Auditoría de carácter especial sobre la gestión del proyecto de Ampliación del Corredor Vial San José – San Ramón N°DFOE-CIU-IF-00010-2022 del 02 de noviembre del 2022, de la Contraloría General de la República (CGR) analizó la gestión realizada por las partes (fideicomitentes: MOPT-CONAVI y fiduciario: Banco de Costa Rica), el Comité de Fiscalización, Supervisión y Vigilancia (CFSV) y demás estructura del Fideicomiso entre enero del 2017 y mayo 2022, concluyó entre otros:

- ❖ Las partes del Fideicomiso (fideicomitentes y fiduciario) han optado por llevar a cabo el desarrollo de las OBIS, sin tener claridad sobre la viabilidad técnica, financiera, social y ambiental del Proyecto integral, esto por cuanto el proyecto aún se encuentra en fase preoperativa, situación que implica el riesgo de que las obras que han sido construidas tengan que ser eventualmente sometidas a algún tipo de modificación.
- ❖ Los atrasos presentados en el proyecto han provocado un incremento de 950 días naturales, situación que repercute en el pago de honorarios de fiducia, los cuales se han incrementado casi en un 50% con respecto a lo inicialmente planificado en la fase preoperativa.
- ❖ Los retrasos evidenciados repercuten en el tiempo disponible para la recuperación (30 años) de la inversión, máxime que aún no se conoce la estructuración financiera del Proyecto Integral ni las probables fuentes de financiamiento
- ❖ Los indicadores de gestión para el monitoreo del proyecto no han sido desarrollados por parte de la UAP, ni tampoco han sido exigidos por parte de la UESR.
- ❖ El CFSV ha desarrollado un rol pasivo de sus funciones sin incidir en el objetivo de fortalecimiento del sistema de control y de la gobernanza establecida para la consecución del proyecto.

De igual manera fijó plazos a las partes para implementación de medidas correctivas, ajustes al Ciclo de Vida del proyecto Integral y la remisión de documentación específica al Área de Seguimiento para la Mejora Pública de la CGR, antes de iniciar la fase constructiva de las obras pendientes.

Debido a esto, el BCR en comunicado “Ruta Uno – 07 de noviembre, 2022” indicó “...disposiciones de la CGR están dirigidas para que sean implementadas y cumplidas en forma conjunta por el MOPT–CONAVI y el Fideicomiso. Estas disposiciones pretenden mejorar los mecanismos de control interno existentes, para lo cual el Banco de Costa Rica se encuentra en la obligación y en la mejor disposición de implementarlás, siempre y cuando las autoridades de gobierno definan, en apego a la normativa atinente, si finiquitarán o modificarán el contrato de fideicomiso y solo a partir de esas definiciones se podrán reprogramar las actividades del Proyecto Integral.” (lo subrayado no pertenece al original)

La Casa Presidencial mediante comunicado del 11 de enero del 2023, anuncia que el MOPT y el CONAVI, realizarán las acciones para un Plan de Transición ordenada del Proyecto para la carretera San José–San Ramón, con el propósito de resguardar los fondos públicos evitando indemnizaciones y dando término de forma responsable a este Fideicomiso.

Para ello las autoridades del MOPT giraron instrucciones al Banco de Costa Rica, en su condición de fiduciario del Fideicomiso para replantear los alcances del contrato de fideicomiso y sus costos. De igual manera, prepararán un adendum al contrato de fideicomiso vigente para redefinir su plazo de vigencia, alcance, dimensiones de la Unidad Administradora del Proyecto del Fideicomiso (UAP) y sus costos. Dicha propuesta será sometida para su refrendo por parte de la Contraloría, en procura de una transición ordenada y transparente del Fideicomiso. Este proceso de transición deberá concluir a más tardar en el mes de diciembre del 2024. Por otra parte, las OBI y los procesos pendientes se realizarán de forma gradual y conforme al refrendo de la CGR.

En comparecencia ante la Comisión Legislativa de la provincia de Alajuela, el pasado 02 de marzo, el señor Luis Amador Jiménez, ministro del MOPT, explicó que el plan para gestionar el Corredor radica en la gestión de un crédito con el BCIE y la adenda que se presentaría para el finiquito del fideicomiso.

El 21 de marzo del 2023, el BCIE notifica que aprobó, para Costa Rica, US\$1,0 millón del Fondo de Cooperación Técnica (FONTEC) para la optimización técnica y operativa del proyecto “Ruta Nacional N°1 San José–San Ramón”.

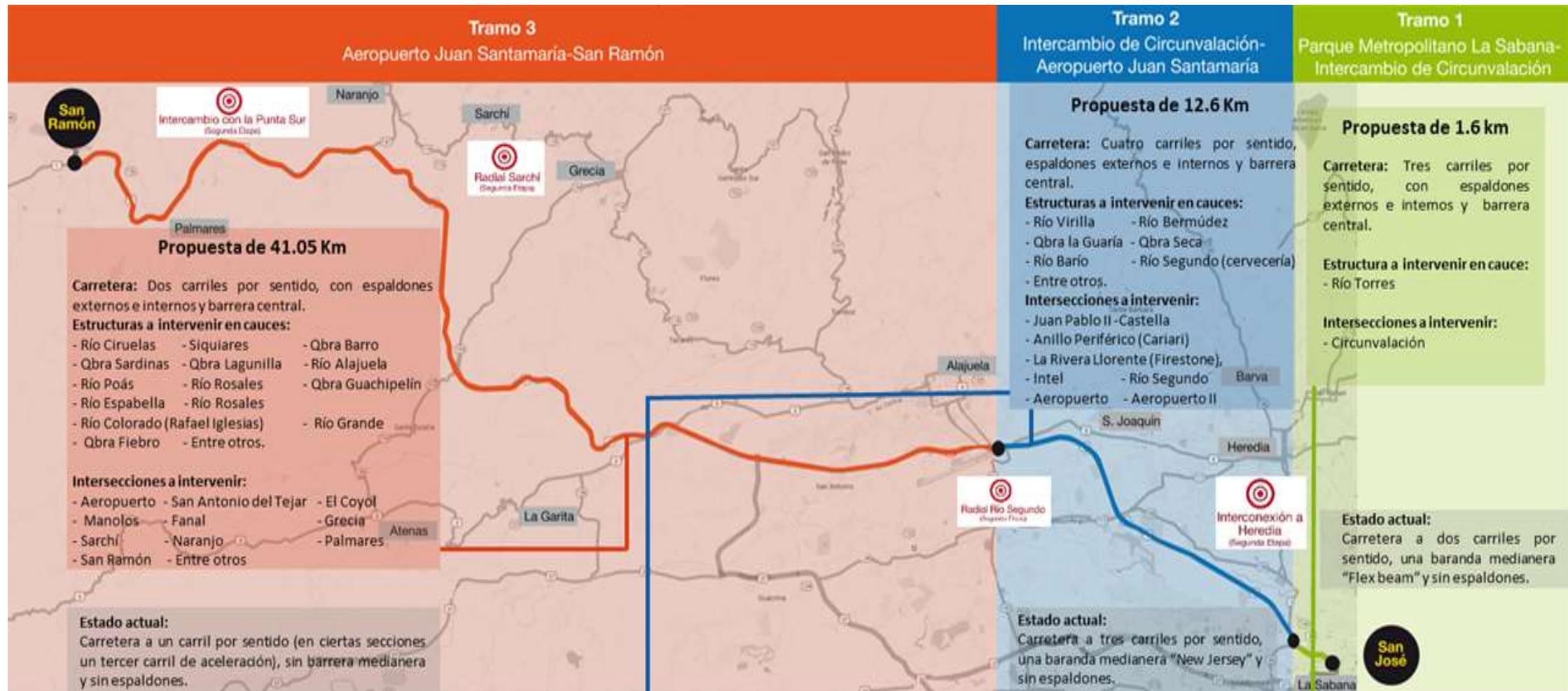
El 23 de agosto, el Banco de Costa Rica (BCR) confirmó la firma por parte del gerente general de la entidad, el señor Douglas Soto Leitón, del Acuerdo de Terminación Anticipada del Contrato de Fideicomiso Ruta Uno (San José–San Ramón) para que este pase a firma en el MOPT y CONAVI. El proyecto ahora iniciará un "proceso de disminución gradual, sistemático y ordenado" de las actividades de ejecución, para realizar el cierre del Contrato de Fideicomiso y que su futuro continúe en manos del MOPT.

Este proceso, según el BCR, se desarrollará en dos fases:

- ❖ La Fase 1 corresponde a la finalización de actividades concernientes a la gestión técnica, administrativa y financiera, así como de los contratos relacionados con esas labores, las cuales deben concluir a más tardar el 30 de junio de 2024.
- ❖ La Fase 2, implica la liquidación del patrimonio del Fideicomiso y traslado de los activos y recursos financieros vigentes a los fideicomitentes, que iniciará el 1 de julio del 2024 y deberá estar finalizada a más tardar el 31 de diciembre del próximo año.

En conferencia de prensa posterior al Consejo de Gobierno, ese mismo día, el ministro del MOPT señaló que el proceso venidero requerirá que se tomen varias medidas complementarias como la de readjudicación de los peajes y la actualización de los que operarán cuando la ruta esté terminada.

Mapa 1 Tramos del Corredor Vial San José-San Ramón



Fuente: Imagen obtenida del Catálogo de Proyectos del CONAVI, en el sitio <https://conavi.go.cr/presentacion-del-proyecto-r32> el 13 de julio del 2023

4.2.3 INFORMACIÓN DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO - PRIVADAS VIGENTES

El Cuadro 18 resume las principales características de las concesiones y Asociaciones Público-Privadas que ha realizado el Sector, la información fue obtenida principalmente de las páginas web del Consejo Nacional de Concesiones y Consejo Técnico de Aviación Civil.

El Cuadro 19 detalla las iniciativas privadas y otros proyectos en el CNC que se están desarrollando.

Cuadro 18 Concesiones y APP vigentes

Detalle	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	Terminal Granelera de Puntarenas	Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (ADOQ)	Corredor Vial San José Caldera Ruta 27
Descripción	<p>Prestación de servicios para la operación, administración, mantenimiento, rehabilitación, financiamiento, construcción y promoción del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.</p> <p>Como parte de las obligaciones del concesionario, éste debe llevar a cabo un intenso programa de inversiones, cubrir todos los gastos operativos y las obligaciones financieras y de acuerdo con los objetivos establecidos en el contrato.</p> <p>El Fideicomiso N°3045, se genera del "Contrato de Gestión Interesada" en noviembre de 2000 (Anexo J), entre el CETAC (Fideicomitente), Gestión Aeroportuaria AGI de Costa Rica, S.A. (Fideicomisario) y Banco de Costa Rica (Banco Fiduciario), con el propósito de constituir un mecanismo transparente y eficiente para la distribución de los ingresos del Aeropuerto y demás fondos que componen el patrimonio del Fideicomiso.</p>	<p>Consiste en la prestación de los servicios relacionados con las escalas comerciales realizadas por todo tipo de embarcaciones que soliciten el atraque para tales fines en los puestos uno, dos y tres en el Puerto de Caldera, así como los servicios requeridos con relación a la carga general, contenedores, vehículos, soquería y sobre chasis en las instalaciones portuarias, tales como, carga y descarga, transferencia y almacenamiento.</p>	<p>Terminal portuaria que se levantó sobre una isla artificial, cuenta con un muelle de 650 metros de longitud y un patio de contenedores con capacidad para albergar 26.000 TEUs de capacidad estática; posee conexiones para 3.570 contenedores reefer.</p> <p>En complemento con la obra civil de la terminal, se cuenta con equipamiento de avanzada tecnología, entre las que destacan seis grúas pórtico y 29 grúas de patio que significaron una inversión cercana a los US\$110 millones</p> <p>Una vez concluidas las tres etapas de construcción la TCM dispondrá aproximadamente de:</p> <p>80 hectáreas de puerto, con un muelle de 1.500 metros de largo y 16 metros de profundidad.</p> <p>1 canal de acceso de 18 metros de profundidad,</p> <p>60 grúas de patio, y</p> <p>12 grúas pórtico Super-Post Panamax.</p>	<p>Consiste en la prestación de los siguientes servicios:</p> <p>Planificación, diseño e ingeniería de la construcción de la nueva terminal de pasajeros y obras relacionadas.</p> <p>Financiamiento y desarrollo de la infraestructura de la terminal de pasajeros y obras relacionadas.</p> <p>Mantenimiento y limpieza de la terminal de pasajeros y zonas circundantes; tales como jardines dentro de los límites de la concesión.</p> <p>Explotación comercial de la terminal de pasajeros y áreas concesionadas.</p> <p>Señalización en la terminal de pasajeros.</p> <p>Adquisición y mantenimiento de equipo y mobiliario en todas las instalaciones de la terminal de pasajeros, incluido el equipamiento y mobiliario de aquellos que deben ser operados por autoridades gubernamentales, excepto áreas comerciales, incluida la reposición de todo el equipo y mobiliario que se considere necesario durante cada año, hasta un monto máximo de US\$ 100.000.00 anuales.</p> <p>Seguridad y vigilancia en la terminal de pasajeros y sus alrededores.</p> <p>Administración de los locales, espacios comerciales y estacionamientos.</p>	<p>El objeto de este contrato es la prestación de servicios de diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la carretera San José – Caldera y de las áreas de servicios básicos, servicios especiales y de los servicios complementarios, así como su operación y explotación, prestando los servicios previstos en el Cartel de la Licitación, la Oferta del Adjudicatario y en este Contrato, a cambio de las contraprestaciones cobradas a los usuarios de la carretera, de los aportes o pagos de terceros, de la Administración Concedente o del Estado, permitidas por el presente Contrato.</p> <p>El Proyecto se compone de tres tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ San José – Ciudad Colón: 14,20 Km ▲ Ciudad Colón–Orotina: 38,80 Km ▲ Orotina – Puerto Caldera: 23,80 Km <p>Para un total de 76,80 km entre San José y Puerto Caldera.</p>

Continúa

Detalle	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	Terminal Granelera de Puntarenas	Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (IADOQ)	Corredor Vial San José Caldera, Ruta 27 (En Marcha y Ampliación)
Régimen de concesión	Contrato de Gestión Interesada	Gestión de servicios públicos	Contrato de Concesión de Obra Pública	Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos	Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos
Ubicación	Distritos Guácima y Río Segundo, cantón de Alajuela, provincia de Alajuela.	Distrito Espíritu Santo, cantón de Esparza, provincia de Puntarenas.	Moín, provincia de Limón.	Liberia, provincia de Guanacaste.	San José – Puerto Caldera.
Plazo de la Concesión	Hasta 2026; está en trámite la ampliación del contrato hasta el 2036.	20 años	33 años	25 años	25 años y 6 meses.
Fecha de inicio	2011	12 de agosto del 2006.	19 de enero de 2015, fecha de inicio de la etapa constructiva.	Adjudicada en 2008 y refrendo de la CGR el 09 de octubre del 2009. Fiscalizada por CNC y DGAC	08 de enero de 2008.
Costo		US\$10.674.413,00. El monto del contrato se fijó como la suma del pago inicial más el valor presente neto del flujo futuro en concepto de canon anual, descontado este último a una tasa del 12%	El monto estimado del proyecto es de US\$956.453.273,00	US\$35.000.000,00	Monto del proyecto: US\$301.377.209,78. Valor de Obras Adicionales: Mediante el Convenio Complementario N°1 se aprobó la construcción de obras adicionales en el proyecto por una suma de US\$35.935.741,00.
Concesionario	Aeris Holding Costa Rica S.A.	Sociedad Portuaria – Puerto Caldera Costa Rica	APM Terminals S.A.	CORIPORT S.A.	Autopistas del Sol S.A. (Nombre Fantasia: GLOBALVÍA)
Situación Actual	Explotación.	Explotación.	En fase de explotación de Fase 2A.	Explotación.	Explotación

Continúa

Detalle	Aeropuerto Internacional Juan Santamaría	Terminal Granelera de Puntarenas	Terminal de Contenedores de Moín (TCM)	Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós (IADOQ)	Corredor Vial San José Caldera Ruta 27
Beneficios obtenidos	Aeropuerto de clase mundial favoreciendo al desarrollo económico y turístico, a la comunidad aeroportuaria, los operadores aéreos y el Estado.	<p>Mueve en promedio de 6 millones de toneladas, 300 mil Teus.</p> <p>La terminal cuenta con una ubicación estratégica por su cercanía por carretera con San José a solo a 90 kilómetros de distancia y conexiones con las rutas terrestres nacionales del país. De manera tal que está conectado con los principales centros productivos, industriales y agrícolas, ubicados en las cercanías de la zona franca en Barranca de Puntarenas y en las provincias de Alajuela, Heredia, San José y Cartago.</p>	<p>Reducción de costos logísticos por la economía de escala.</p> <p>Reducción de tiempo de espera y de tiempo de atraque.</p> <p>Capacidad de recibir y operar buques más grandes que los que se podían atender. En las fases posteriores se podrán recibir los barcos de diseño más grande que son los New Panamax con 13,000 TEUs.</p> <p>Atracción de inversión al habilitarse un puerto eficiente, eficaz y de alta tecnología.</p> <p>Desarrollo socioeconómico de la región, por la generación de empleo directo e indirecto y encadenamientos.</p> <p>Apertura de nuevos mercados para las exportaciones costarricenses, mediante nuevas conexiones marítimas.</p>	<p>Promoción de la provincia de Guanacaste como destino turístico internacional</p> <p>En julio de 2021, el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber cambió su imagen y el nombre de su marca comercial, a Guanacaste Aeropuerto</p>	<p>Reducción del tiempo promedio de viaje San José – Caldera (por RN1–RN3 2,5 horas y por RN27 1 hora).</p> <p>Ahorro en combustible (vehículo liviano 8 litros de gasolina por viaje) el ahorro anual calculado por la empresa se estima en US\$100,0 millones.</p> <p>Desarrollo de las comunidades aledañas</p> <p>Asistencia gratuita en Ruta</p> <p>Monitoreo de la Ruta 24/7 mediante circuito cerrado de televisión, patrullaje y servicio de información al usuario</p> <p>Sistema Inteligente de Transporte: se introduce el sistema de telepeaje en Costa Rica, Pantallas de información variable a lo largo de la Ruta 27.</p> <p>Velocidad de circulación: 80 Km/Hr.</p> <p>Construcción de intercambios y pasos a desnivel, bahías para autobuses y puentes peatonales, aceras, iluminación y rehabilitación de pavimentos.</p>
Otra información		Se analiza la necesidad de MODERNIZAR el Puerto puesto que desde el 2020 Costa Rica tuvo un crecimiento del 41% en las exportaciones a China, para un total de US\$180 millones. Según PROCOMER cada año se exportan de Caldera a Asia alrededor de 2.200 contenedores, lo equivale a 208 buques. Debido a las dificultades logísticas que no permite recibir buques que vienen de Asia por las medidas de longitud o profundidad, lo cual cuesta al país US\$100 millones según CRECEX.			

Fuente: Consejo Nacional de Concesiones y Consejo Técnico de Aviación Civil con información complementaria de: Globalvía (<https://www.gloalvia.com/es/inicio/movilidad/concesion/ruta-27/>); Sociedad Portuaria de Caldera (<https://www.spcaldera.com/>) y AERIS (<https://sjoairport.com/aeris/somos-aeris/>), obtenido al 30 de junio del 2023.

Cuadro 19 CNC: Proyectos en desarrollo

Detalle	Ampliación de la Ruta Nacional N°27 Corredor San José- Caldera	Diseño, Construcción y Operación de la Ampliación de la RN23 Caldera- Barranca	Corredor Vial San José – Cartago	Corredor Vial Ruta Nacional 32, Sección San José – Intersección Ruta 4	Mega Terminal de Transbordo del Atlántico AMEGA (MTA)
Objetivo	<p>El objetivo de la concesión es la prestación de servicios de diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la carretera San José – Caldera y de las áreas de servicios básicos, servicios especiales y de los servicios complementarios, así como su operación y explotación.</p> <p>El proyecto comprende tres tramos o secciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Sección I: San José – Ciudad Colón, corresponde al tramo de carretera existente entre el Gimnasio Nacional en San José y el inicio de la construcción del nuevo tramo Ciudad Colón – Orotina, con una longitud de 14,20 Km. ▲ Sección II: Ciudad Colón – Orotina, contempla el nuevo tramo de carretera a construir entre esas dos localidades, con una longitud de 38,80 Km. ▲ Sección III: Orotina – Caldera, es el tramo de carretera existente entre Intercambio Orotina (paso superior) y el Puerto de Caldera, son una longitud de 23,80 Km. 	<p>Se trata de duplicar el tramo referido, pasado de un carril por sentido o en ocasiones de 2+1 carriles, a dos carriles por sentido.</p> <p>Las obras que incluye el proyecto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Duplicación de calzada, incluyendo obras de explanaciones y movimiento de tierras, pavimentos, drenaje, puentes, viaductos, estructuras, entre otras. 	<p>El proyecto abarca el diseño, la construcción y la operación, dentro del modelo contractual de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos, de un futuro corredor vial comprendido entre Cartago y San José cuya ruta primaria es la actual Autopista Florencio del Castillo, al cual se le adicionaron varias obras complementarias.</p> <p>La Resolución JD-002-2021 (10/07/2021) es complementaria a la RES/JDCNC-002-2019 (31/10/2019), considera los siguientes tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Tramo N°2: Rotonda de las Garantías Sociales – Intersección Hacienda Vieja ▲ Tramo N°3: Intersección Hacienda Vieja – Intersección Taras (Cartago) ▲ Intersección Taras – Intersección la Lima (Cubierto por otro proyecto ya en curso, este tramo queda excluido en cuanto al diseño y construcción de este, solo incluye mantenimiento y operación). 	<p>Se trata de duplicar el tramo referido, pasando de un carril por sentido o en ocasiones de 2+1 carriles, a dos carriles por sentido. Hay 2 tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Tramo 1: inicia en Barrio Tournón en frente de las instalaciones del Periódico La República y termina en el límite del Parque Nacional Braulio Carrillo en la zona de Zurquí. Cabe señalar que dentro de este tramo se han identificado en la base inicial de la postulación; obras que CONAVI tiene contempladas llevar a cabo contrataciones con presupuesto público. ▲ Tramo 2: Inicia en el límite del Parque Nacional Braulio Carrillo en la zona de Zurquí y termina en la intersección con la RN4. <p>Algunas obras que incluye el proyecto según RES/JDCNC 004-2020 (03/03/2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▲ Un nuevo túnel en el cerro Zurquí. ▲ Un viaducto para acceder al nuevo túnel, de unos 85 m de longitud. ▲ Un nuevo puente sobre el río Sucio, con unos 187 m de longitud. ▲ Las estructuras para evitar los problemas de deslizamiento en la ruta (túneles falsos). ▲ Ampliación de las instalaciones de Peajes existentes. 	<p>Consiste en el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de un megaterminal de Transbordo de Contenedores.</p> <p>Los componentes esenciales de este proyecto son la terminal de transbordo de contenedores y un canal de acceso y maniobra de profundidad suficiente para permitir la aproximación de los barcos más grandes actualmente en operación de 12,500 TEU y 14,500 TEU (TEU= unidad equivalente a un contenedor de 20 pies). Este será ubicado en su totalidad en tierras ganadas al mar evitándose la adquisición o expropiación de tierras.</p>

Continúa

Detalle	Ampliación de la Ruta Nacional N°27 Corredor San José- Caldera	Diseño, Construcción y Operación de la Ampliación de la RN23 Caldera- Barranca	Corredor Vial San José – Cartago	Corredor Vial RN32, Sección San José – Intersección RN4	Mega Terminal de Transbordo del Atlántico AMEGA (MTA)
Ubicación	San José – Puerto Caldera	El Proyecto contempla la intervención de 11.40 kilómetros de vía, iniciando en el PK 76+605 de la Autopista Ruta 27 (San José – Caldera), en el final de ésta en su llegada a la playa de Caldera, y transcurre hacia el norte hasta conectar con la Ruta 1 en el Enlace de Barranca.	San José–Cartago	Ruta Nacional 32- Barrio Tournón- Intersección Ruta Nacional 4	Región Huetar Caribe
Costo	Actualmente la Administración y el Concesionario se encuentran analizando el trazado de la Ampliación con el fin de definir las obras requeridas y el monto de estas.	US \$116.438.000,00	El monto estimado del proyecto es de US\$487.460.051,00 (según la postulación del proyecto)	El monto estimado del proyecto es de US\$796.632.136,00	El monto estimado del proyecto es de US\$650.000.000,00
Tipo	Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos	Gestión de iniciativa	Iniciativa privada	Iniciativa privada	Iniciativa privada
Situación actual	Solicitud al concesionario del diseño final	En este momento se encuentra en la etapa de Preinversión, BPIP-MIDEPLAN. Falta la aprobación de la resolución inicial y el plazo para presentar lo requerido por la Administración. Es en esta etapa de proposición en la cual se realizan los estudios de factibilidad correspondientes.	Proposición – Estudios de Factibilidad (Revisión final de los estudios de factibilidad plazo al 30 de enero 2023)	Proposición – Estudios de Factibilidad (Se encuentra en análisis de la Junta Directiva del CNC, si se aprueba el reinicio del cómputo del plazo para realizar los estudios de factibilidad en la Etapa de Proposición).	Reinicio del cómputo del plazo para realizar los estudios de factibilidad en la Etapa de Proposición según RES/JDCNC 009-2020 (18/12/2020)
Plazo de concesión propuesto		25 años	25 años (según la postulación del proyecto)	30 años (según la postulación del proyecto)	50 años
Proponente	Concesionario actual	GLOBALVÍA y Grupo Puentes	MECO S.A.	Constructora Hernán Solís S.R.L. – TPF Getinsa Euroestudios S.L.	Americas Gateway Ltda (AMEGA)

Fuente: Consejo Nacional de Concesiones, obtenido al 30 de junio del 2023.

CAPÍTULO 5 MEDICIÓN DEL CAPÍTULO 8 DEL PNT

El PNT ha realizado una estimó que se requería una inversión de US\$58.505 millones para la recuperación y consolidación del patrimonio vial del país en un horizonte de 25 años (2011–2035). Adicionalmente interpretó que realizar sus acciones se requería de dos líneas políticas fundamentales:

- ❖ Una voluntad política de aumento progresivo de las cuotas de inversión pública respecto del PIB.
- ❖ Promover una política decidida para atraer el capital privado que combine un sistema de tarificación adecuado y posibles técnicas de financiación.

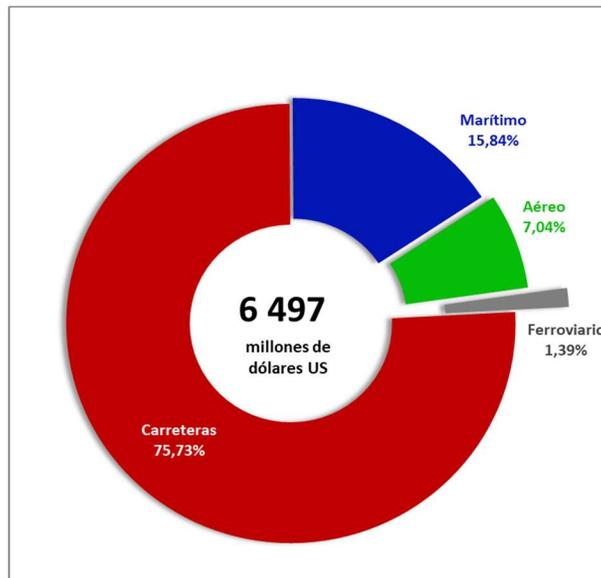
En el Capítulo 8 Marco Económico y Financiero del PNT, se proyectaba que se iniciaría con una inversión total equivalente al 1,3% del PIB en 2011, hasta lograr montos de inversión total con valores medios para el escenario estratégico cercanos al 4% del PIB. Sin embargo, consideró que la participación de los recursos públicos durante la vigencia del Plan no superaría el 2,54 % del PIB.

5.1 COMPORTAMIENTO DE LA INVERSIÓN DEL SECTOR

Para el análisis de esta sección es necesario recurrir a la información contenida en los Anuarios Estadísticos elaborados por la Secretaría de Planificación Sectorial (específicamente el Anuario del 2021), en el Anexo se detalla la Inversión del Sector de los años 2011 al 2022 por modo de Transporte realizadas para mejorar los servicios.

La Inversión acumulada del 2011 al 2022 alcanza el monto de US\$6.497 millones. Los cuales se distribuyen por modo como se muestra en el Gráfico 9, donde la modalidad “Carreteras” alcanzan un 76% de dicho monto.

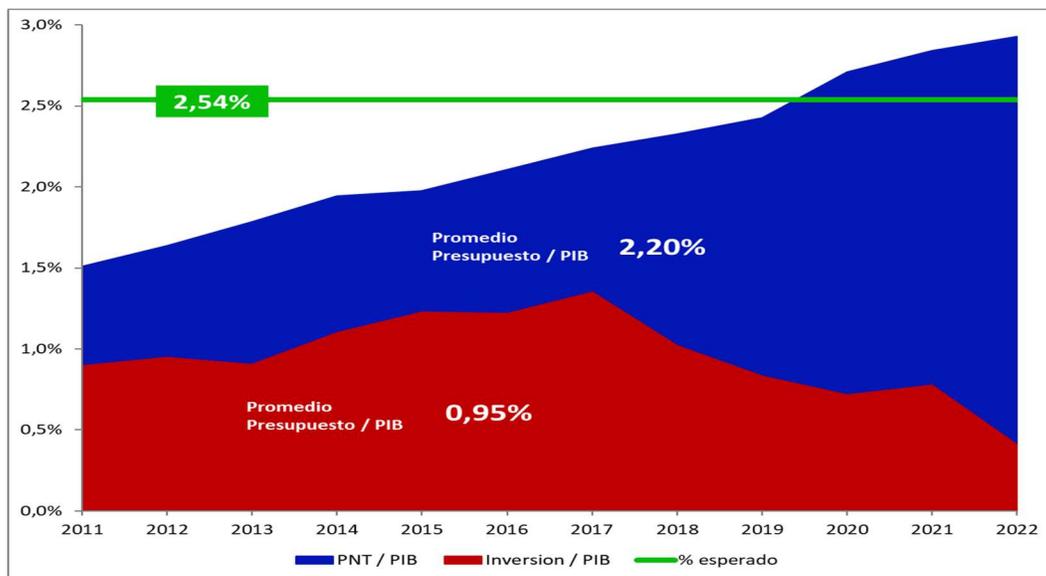
Gráfico 9 Distribución de la Inversión acumulada desde el 2011 al 2022, por modalidad de transporte



Fuente: Anuario estadístico de la SPS 2021, junio 2023.

Como se mencionó el PNT considera que se requiere invertir un 2,54% del PIB en valores medios anuales de inversión. Sin embargo, cuando se observa la relación Inversión realizada entre el PIB en dólares estadounidenses del 2011 al 2022, se puede observar que está muy lejos de la media (ver Gráfico 10)

Gráfico 10 PNT / PIB vs Inversión / PIB [1]

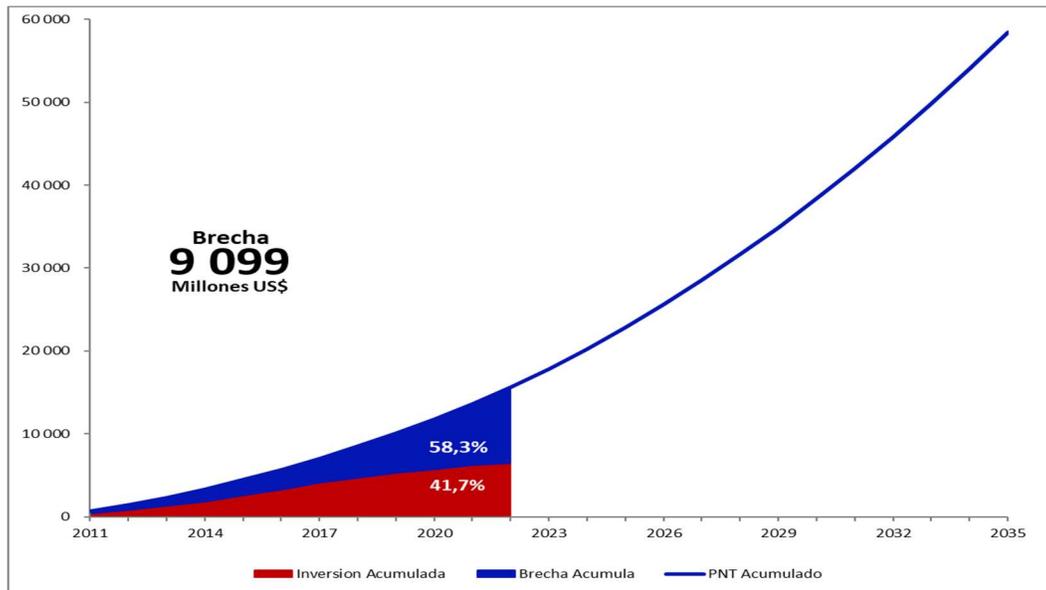


Fuente: Elaboración propia con información del PNT y del Índice de inversión 2022, junio 2023.

[1] Corresponde al PIB en dólares (BCCR) proyectado para los años 2023 al 2035

De la información se puede obtener que el monto de la Brecha (ver Gráfico 11) alcanza los US\$9.099 millones, y corresponde a un 58% de los recursos estimados por el PNT para el periodo de análisis.

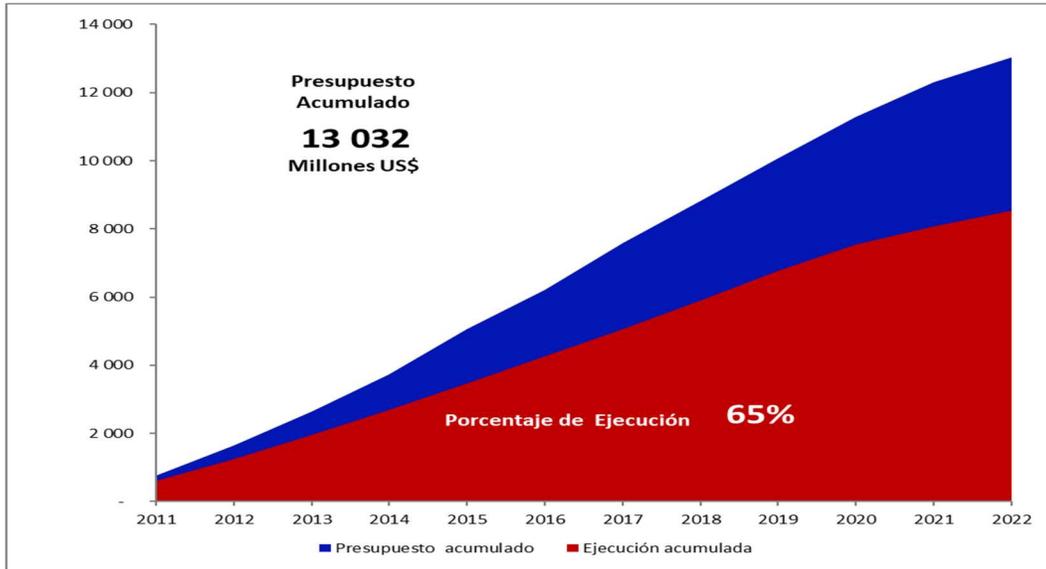
Gráfico 11 Inversión y Brecha acumuladas del 2011-2022



Fuente: Elaboración propia con información del PNT y del Índice de inversión 2022, junio 2023.

Respecto a los montos totales presupuestados y ejecutados por las instituciones del Sector (Gráfico 12), se tiene que el monto acumulado del 2011 al 2022 corresponde a US\$13.032 millones de los cuales se ejecutó US\$8.530 millones para un 65%

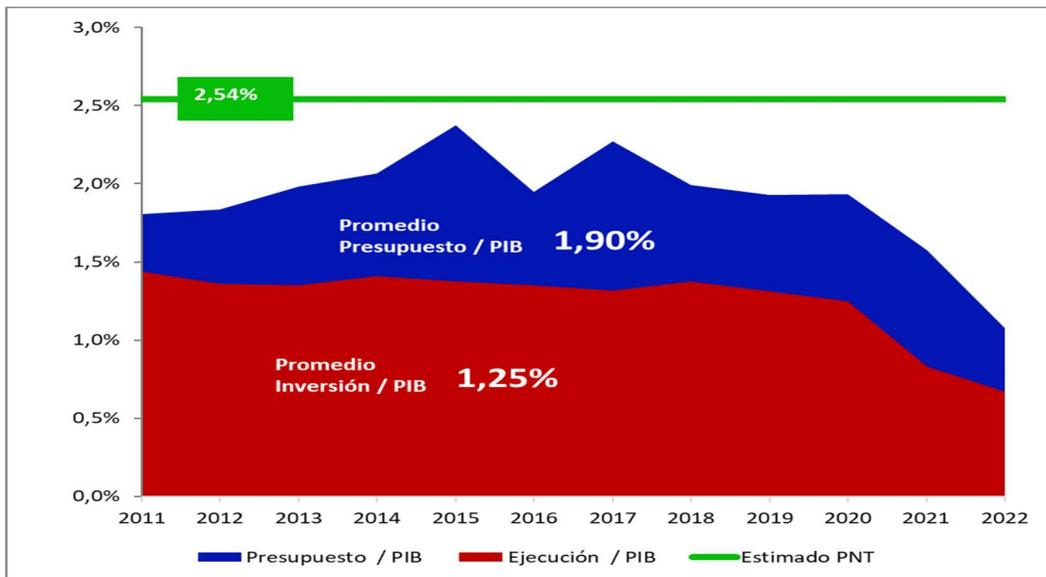
Gráfico 12 Presupuesto y Ejecución realizada del Sector, en millones de dólares estadounidenses



Fuente: Elaboración con información del Índice de inversión 2022, junio 2023.

El Gráfico 13 muestra el comportamiento de la inversión y la ejecución presupuestaria respecto al PIB durante el periodo 2011–2022. En promedio, el Presupuesto / PIB alcanza un 1,90% muy por debajo de lo proyectado por el PNT (2,54%)

Gráfico 13 Presupuesto Acumulado/PIB vs Ejecución Acumulada/PIB, del Sector

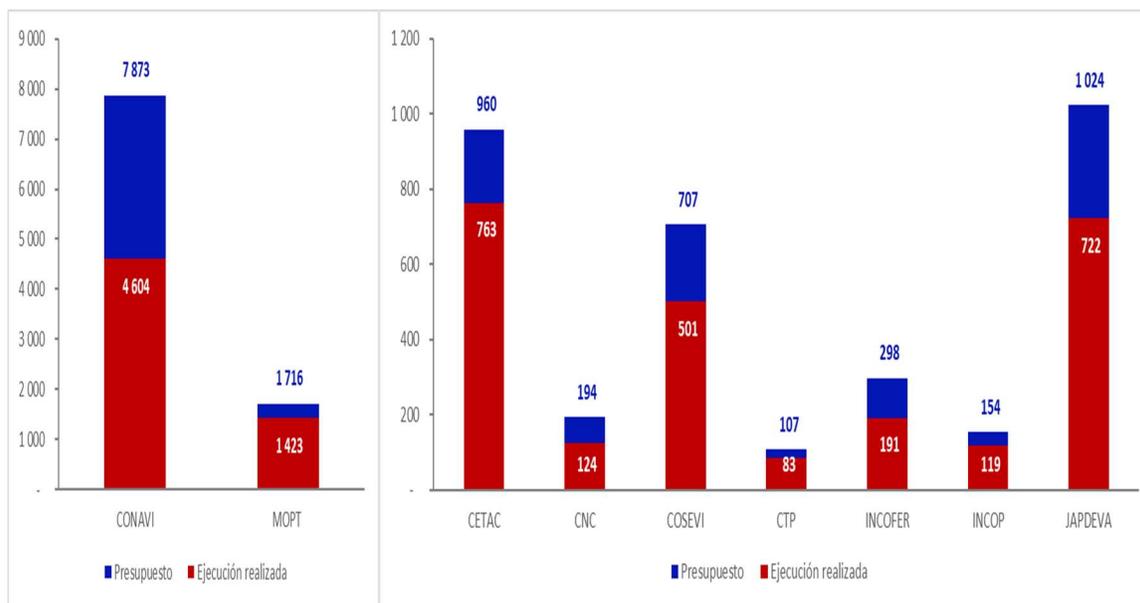


Fuente: Elaboración con información del Índice de inversión 2022, junio 2023.

[1] corresponde al PIB en dólares (BCCR) y Tipo de cambio de las Cuentas Nacionales

Respecto al presupuesto por institución del Sector el periodo 2011-2022 como muestra el Gráfico 14, el CONAVI es la institución con mayor presupuesto asignado del total del Sector con un 60,4%, seguido por el MOPT con 7,9% y JAPDEVA con 7,4%. Las instituciones que han tenido mayor porcentaje de ejecución son el MOPT, CETAC, CTP e INCOP con 83%, 79%,78% y 77% respectivamente.

Gráfico 14 Presupuesto y Ejecución acumulados de las Instituciones del Sector, en millones de dólares estadounidenses



Fuente: Elaboración con información del Índice de inversión 2022, junio 2023.

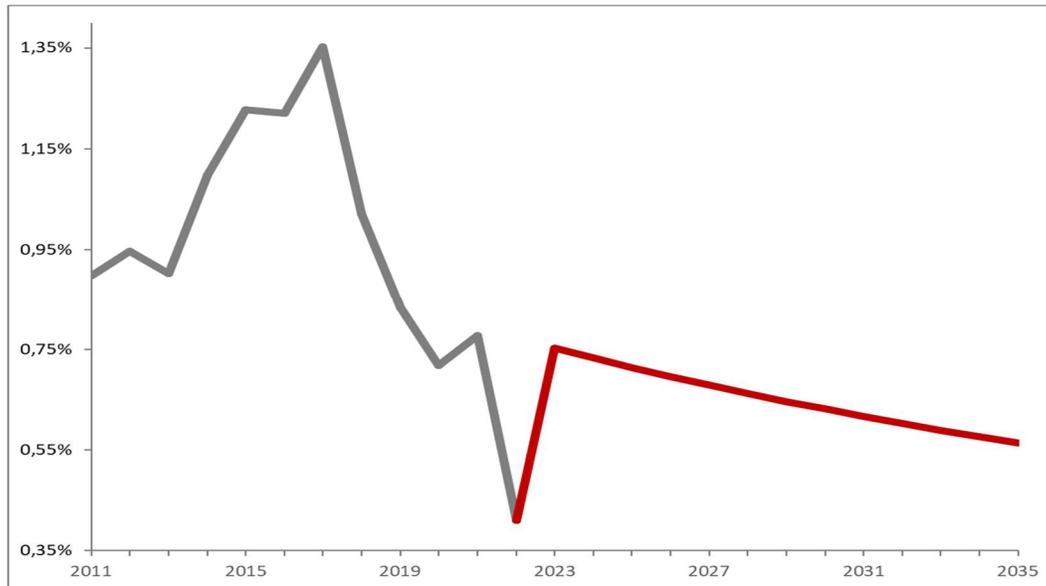
5.2 PROYECCIONES DE LA INVERSIÓN

Analizando los datos obtenidos durante el periodo 2011-2022, se puede observar que de mantenerse la propensión decreciente será muy difícil el cumplimiento del PNT en el plazo establecido. Para ello en el Anexo 1 Determinación de la Proyección más adecuada para las Inversiones y PIB, periodo 2023 - 2035 se muestra cómo se trató de determinar la proyección más adecuada para las Inversiones y PIB, entre el periodo 2023-2035.

Una vez que se terminó la proyección más adecuada, se elaboraron un conjunto de gráficos que permiten visualizar el comportamiento de esta proyección en el plazo del PNT y la brecha que se formaría al respecto.

En el Gráfico 15 se muestra la relación de la inversión proyectada del 2023 al 2035, como se puede observar, aunque se mantiene la tendencia decreciente el ritmo de esta es menor que el mostrado por la inversión real.

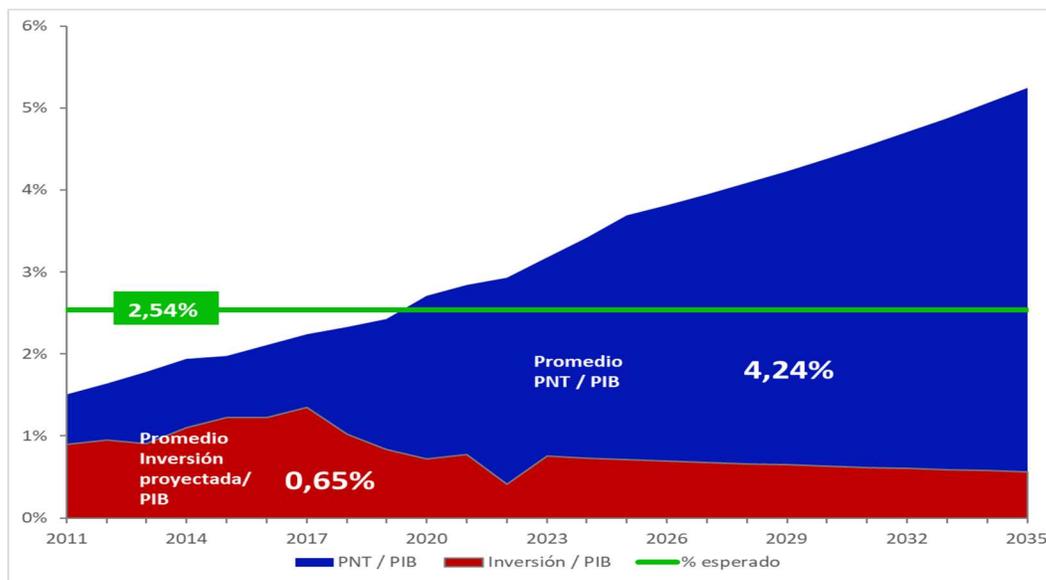
Gráfico 15 Relación inversión / PIB, proyectada para años 2023-2035 [1]



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035

Mientras en el Gráfico 16 se muestra las relaciones del PNT/PIB e Inversión promedio/PIB, como se observa la Inversión promedio del periodo 2023-2035 sería de 0,65%.

Gráfico 16 PNT / PIB vs Inversión lograda y proyectada / PIB [1][2]



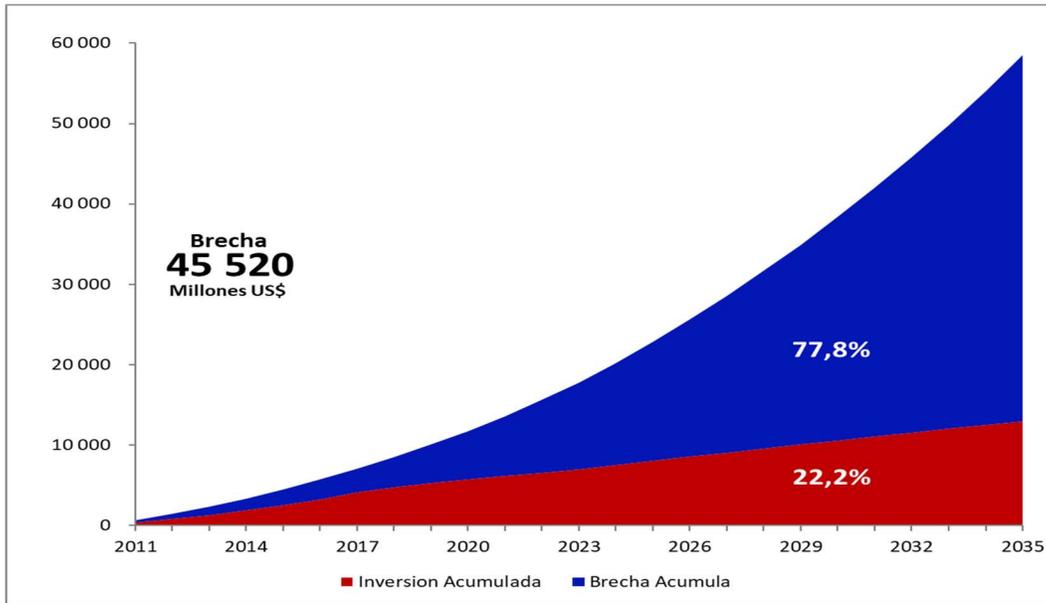
Fuente: Elaboración propia

Nota [1] corresponde al PIB en dólares (BCCR)

Nota [2] las proyecciones del PIB e Inversiones corresponden a los años 2023 al 2035

Por otra parte en el Gráfico 17 muestra que la brecha entre el PNT y la inversión lograda y proyectada para el 2023-2035 será de aproximadamente US\$45.520 millones, lo cual representa el 78% del PNT.

Gráfico 17 Inversión vs Brecha 2011-2035 [1]



Fuente: Elaboración propia

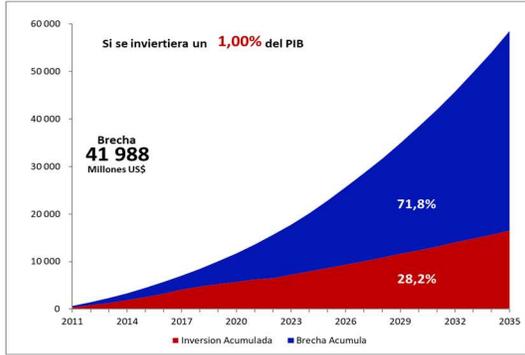
Nota [1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035

Finalmente se elaboraron tres escenarios (más probable, optimista y muy optimista para que le permita a las Autoridades competentes observar cuanto disminuye las brechas ante esfuerzos constantes de inversión durante el periodo del 1,0%, 1,2% y 1,5% del PIB

Gráfico 18 Escenarios 1, 2 y 3

Escenario 1: Incremento constante del 1,00% (más probable)

Brecha proyectada (1%)



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035
 [2] Incremento en la Inversión de un 1,00% constante del PIB proyectado

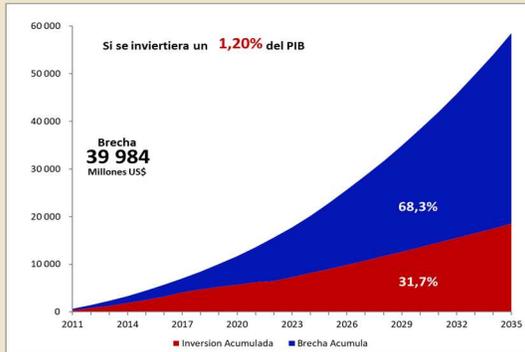
Relación inversión y PIB (1%)



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035
 [2] Incremento en la Inversión de un 1,00% constante del PIB proyectado

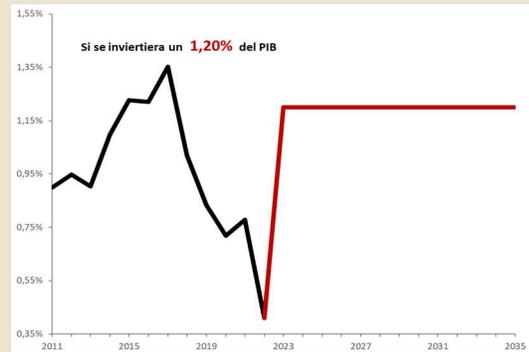
Escenario 2: Incremento constante del 1,20% (optimista)

Brecha proyectada (1,2%)



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035
 [2] Incremento en la Inversión de un 1,00% constante del PIB proyectado

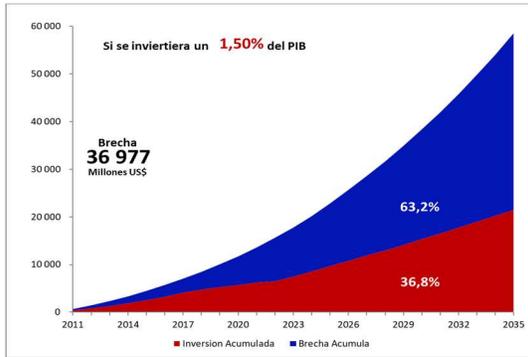
Relación inversión y PIB (1,2%)



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035
 [2] Incremento en la Inversión de un 1,00% constante del PIB proyectado

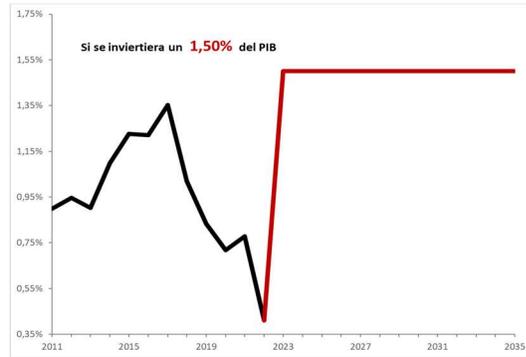
Escenario 3: Incremento constante del 1,50% (muy optimista)

Brecha proyectada (1,50%)



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035
 [2] Incremento en la Inversión de un 1,00% constante del PIB proyectado

Relación inversión y PIB (1,50%)



[1] Se proyectó se realiza para los años 2023 al 2035
 [2] Incremento en la Inversión de un 1,00% constante del PIB proyectado

CAPÍTULO 6 ANÁLISIS Y MEDICIÓN DEL PGF

La siguiente sección trata los resultados obtenidos de la actualización de PGF y la métrica incorporada en este en el Capítulo 6 Actualizaciones y seguimiento del Plan.

Para formular la actualización del PGF, se emplearon las siguientes fuentes de financiamiento⁶ del Plan de Gestión del Financiamiento elaborado por el Proceso:

- ❖ Endeudamiento externo (empréstitos o créditos)
- ❖ Fondos propios
- ❖ Valoración del Suelo o Contribución de mejoras
- ❖ Asociaciones Público – Privadas
- ❖ Peaje por Administración
- ❖ Tarifas
- ❖ Fideicomiso
- ❖ Donaciones.

6.1 RESULTADOS DEL PGF A SETIEMBRE DEL 2023

La actualización de los proyectos fue realizada por las distintas UPI del Sector, entre los meses de agosto y setiembre del 2023.

Es importante mencionar:

1. El CTP no tiene proyectos en el portafolio.
2. Se incorporan los proyectos del AyA (obras públicas de saneamiento y alcantarillado incluidas en el PNDIP).
3. El CONAVI hizo una revisión exhaustiva de proyectos del 2022; y determinó las siguientes variables a la hora de realizar la actualización final un horizonte a cinco años en que se pueda ejecutar las obras. Esto con la finalidad de elegir los proyectos que la institución considera deberían ser realizados según su planificación. A la fecha de su remisión, estaba pendiente la concretización de al menos un crédito externo.

⁶ Para ampliar sobre cada una ver el Glosario

Cuadro 20 resume la situación del Portafolio respecto a los proyectos.

Cuadro 20 Conformación del Portafolio, por proyectos

Detalle	Cantidad de proyectos del Portafolio	Cantidad de Proyectos con monto de requerimiento identificado	Monto total requerido Millones de US dólares	Cantidad de proyectos sin monto identificado
PGF	40	36	7 029,14	4
Iniciativa	47	27	1 978,31	20
Total	87	63	9 007,46	24

Fuente: Portafolio-PGF e Iniciativas de setiembre 2023, PGFSTI-SPS

Como se puede observar del total de proyectos del Portafolio (87), se han logrado identificar que para 63 proyectos la necesidad de financiamiento alcanza un monto US\$9.007,46 millones y hay un 40% de proyectos de los cuales no se cuenta con información financiera.

El Gráfico 19 ilustra a composición del portafolio de los proyectos, según su tipo. De esta manera, se obtiene 40 proyectos (46%) que cumplen con las condiciones para incorporados en el PGF y el restante 54% son iniciativas. Mientras el

Gráfico 20 muestra distribución de las necesidades de recursos identificadas el Portafolio, de los cuales el US\$7 029,14 millones (78%) pertenece a los proyectos incluidos en el PGF.

Gráfico 19 Distribución de los proyectos del Portafolio, en porcentaje

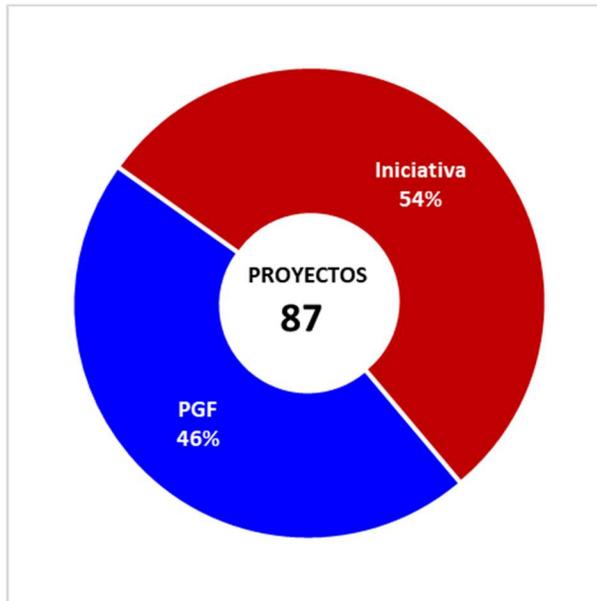
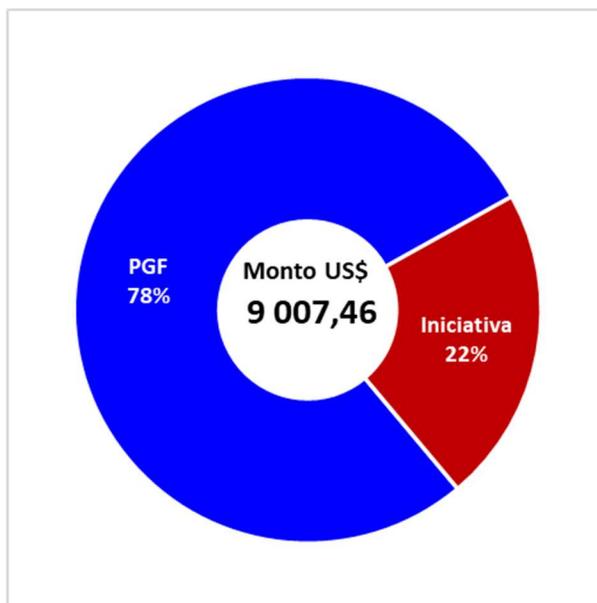


Gráfico 20 Distribución del Portafolio, por monto requerido de recursos, en porcentaje



El Gráfico 21 muestra los 87 proyectos del PGF, distribuidos por institución. Siendo el CONAVI la entidad del Sector con mayor cantidad de proyectos con un 49% y seguida por el CETAC un 15%. Por otra parte, el **iError! No se encuentra el origen de la referencia.** muestra la condición de financiamiento requerido de los proyectos por institución, siendo el MOPT quien incorpora la mayor cantidad de los recursos identificados con un 29%, seguidos por INCOFER con 27% y CONAVI con 11%.

Gráfico 21 Distribución de proyectos por Institución del Sector, en porcentaje

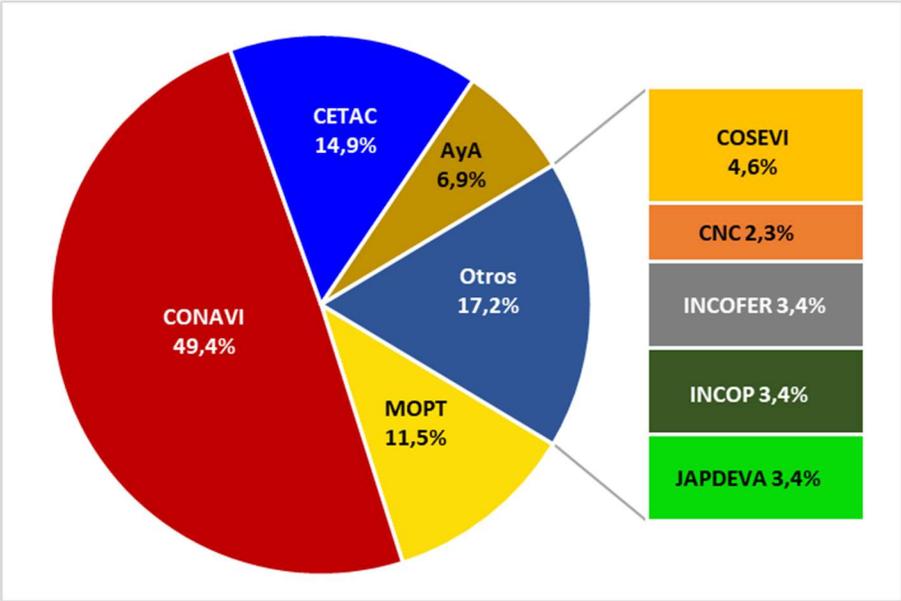
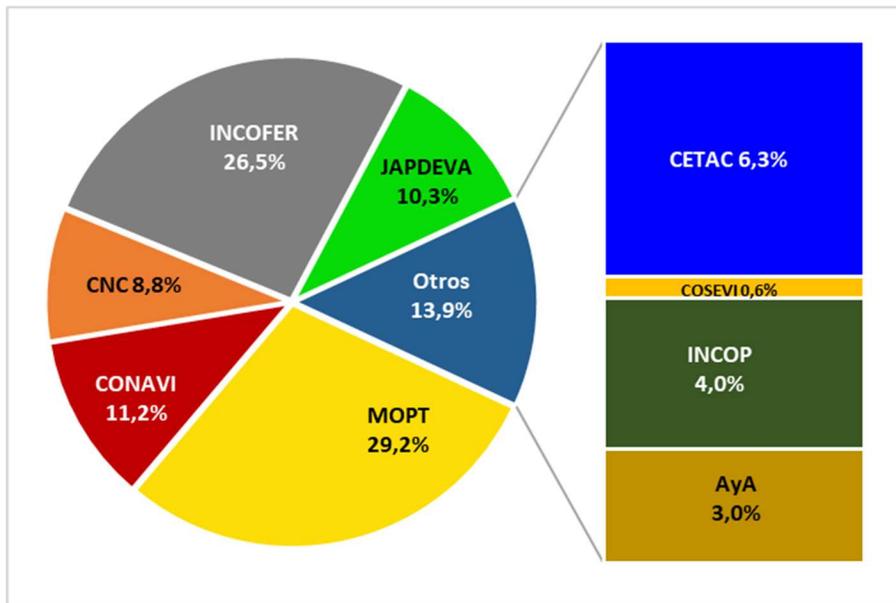
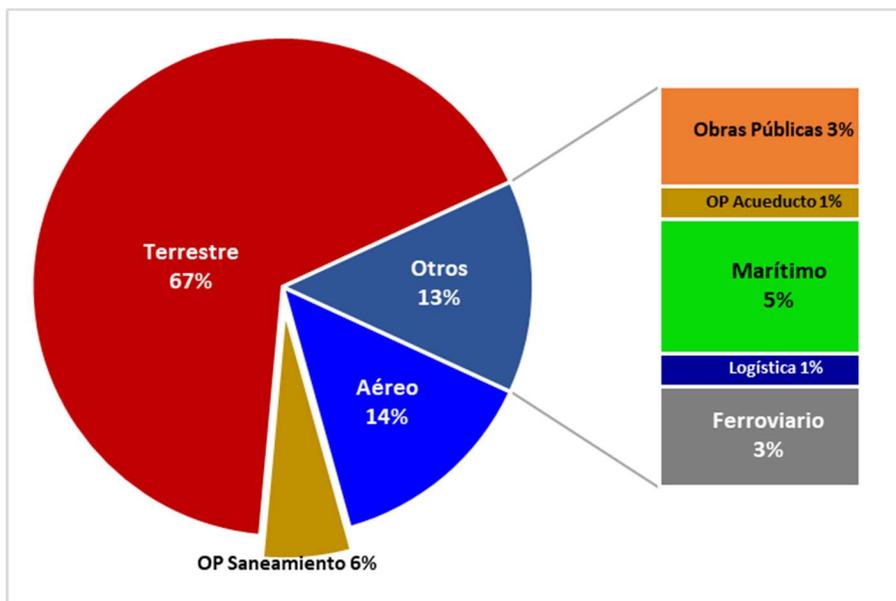


Gráfico 22 Distribución del Portafolio por Institución y por monto requerido de recursos, en porcentaje



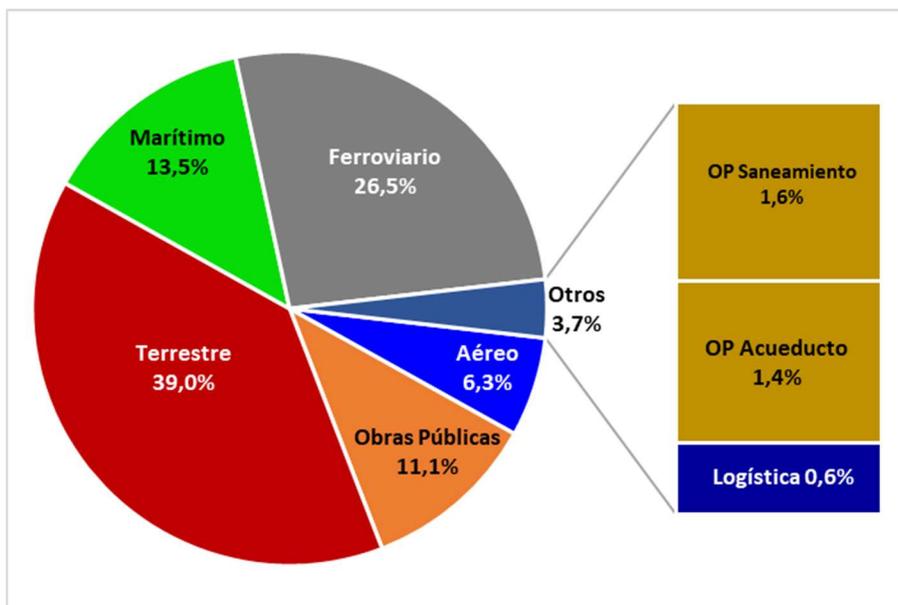
Cuando se analiza el Portafolio a setiembre del presente año por modalidad de transporte y obras públicas, se puede observar que los modos que poseen mayor cantidad de proyectos son el Terrestre y aeroportuario, con un 67% y 14% respectivamente. (Ver Gráfico 23)

Gráfico 23 Distribución de proyectos por modo y obras públicas, en porcentaje



El Gráfico 24, muestra que el porcentaje de recursos requeridos por modalidad y obra pública. Se puede observar que el modo terrestre y el ferroviario son los más representativos con 39 y 27% respectivamente.

Gráfico 24 Requerimiento de recursos por modo y obra pública, en porcentaje



Es importante indicar que el modo terrestre, tiene cuatro segregaciones: Carreteras, Puentes y alcantarillados, Seguridad vial y finalmente, Taludes y otras tras obras.

El Gráfico 25 muestra el detalle de composición de proyectos del modo terrestre por las segregaciones indicadas, y se puede observar que Puentes y alcantarillados posee el 50% de los proyectos (29) mientras Carreteras el 41%.

Por otra parte, el Gráfico 26 detalla por segregación la cantidad de recursos para financiar los proyectos requerida. En este caso Carreteras ocupa el 95% de todos los recursos.

Gráfico 25 Modo Transporte, segregación de proyectos, en porcentaje

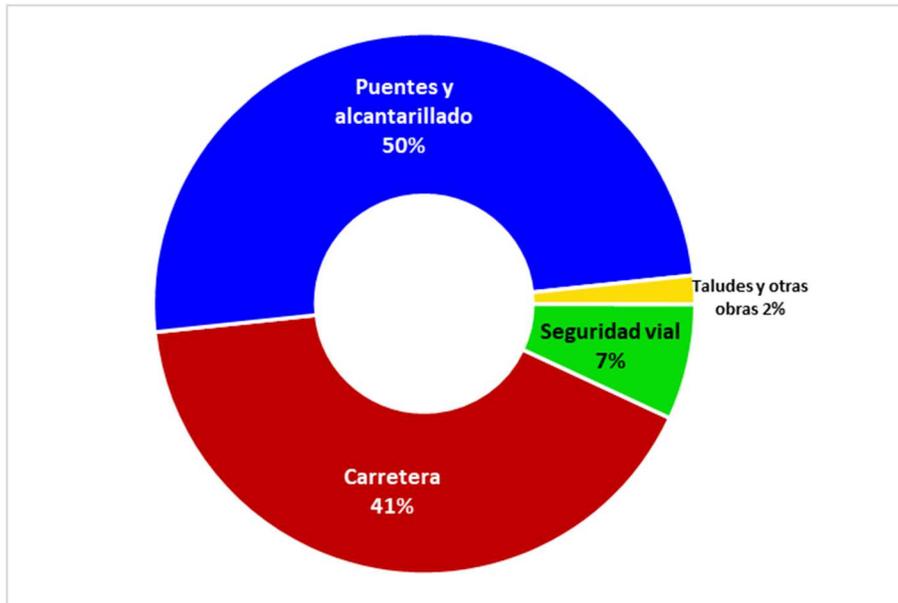
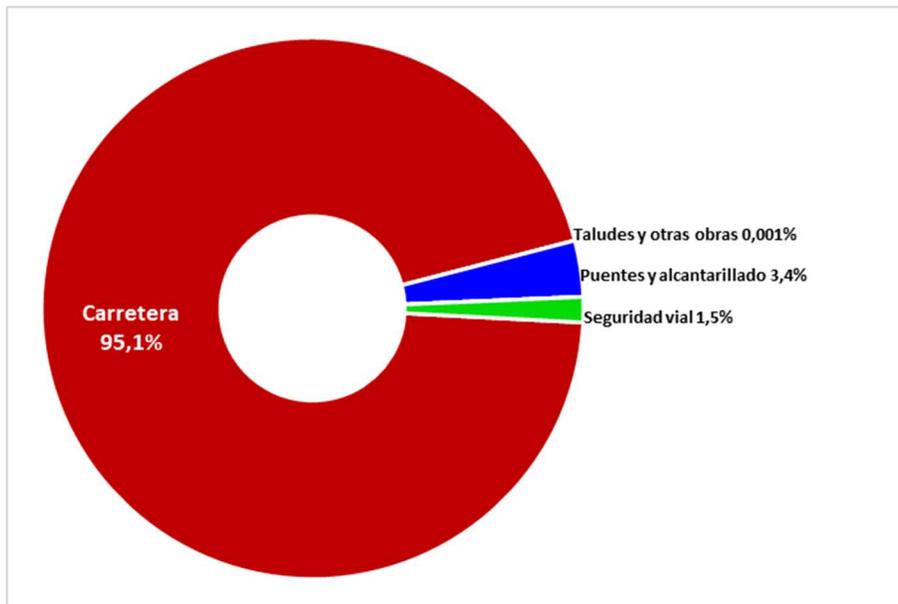


Gráfico 26 Modo Transporte, segregación por requerimientos de financiamiento, en porcentaje



Seguidamente el Cuadro 21 muestra el mapeo del portafolio, con la finalidad de conocer con cuantas fuentes de financiamiento se podía disponer para cada proyecto.

Cuadro 21 Mapeo del Portafolio por modo y posibles fuentes de financiamiento

Modo / Obra Pública	Proyectos incluidos en el Portafolio	Monto requerido Millones de US dólares	Proyectos que requieren Recursos Propios	Proyectos que requerirán de Créditos Externos	Proyectos que podrían hacerse por APP/ Concesión	Proyectos a los cuales se les puede cobrar Peajes	Otras posibles modalidades de financiamiento identificadas
Aéreo (Obras aeropuertos internacionales y aeródromos) 	12	564.29	12		1		
Obras públicas (Edificaciones y afines) 	3	995.94	2		1		
Obras Públicas de Saneamiento (Alcantarillado sanitario) 	5	142.20	5	5			

Continúa

Modo / Obra Pública	Proyectos incluidos en el Portafolio	Monto requerido Millones de US dólares	Proyectos que requieren Recursos Propios	Proyectos que requerirán de Créditos Externos	Proyectos que podrán hacerse por APP/ Concesión	Proyectos a los cuales se les puede cobrar Peajes	Otras posibles modalidades de financiamiento identificadas
Obras Públicas para Acueductos 	1	130.0	1	1			
Terrestre (carreteras, puentes, otras obras y seguridad vial) 	58	3 510.3	39	13	4	4	1 Optimización de activos 1 Fideicomiso 2 Proyectos que requiere que JAPDEVA financie el 50% del proyecto
Marítimo Portuario 	4	1216.5	3	1	2		

Continúa

Modo / Obra Pública	Proyectos incluidos en el Portafolio	Monto requerido Millones de US dólares	Proyectos que requieren Recursos Propios	Proyectos que requerirán de Créditos Externos	Proyectos que podrían hacerse por APP/ Concesión	Proyectos a los cuales se les puede cobrar Peajes	Otras posibles modalidades de financiamiento identificadas
Logística (Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas) 	1	57.0			1		
Ferroviario 	3	2 391.2	3	3	2		1 Fideicomiso 1 Valor del Suelo

Fuente: Portafolio-PGF e Iniciativas, 2023, PGFSTI-SPS

Finalmente, es importante mencionar que hay once (11) proyectos pueden ser financiados a través APP-Concesión e iniciativas privadas, es importante considerar que a nivel del monto requerido representa el 60% del monto total del Portafolio. Seguidamente en el Cuadro 22 se detallan los proyectos que podrían financiarse de la manera mencionada.

Cuadro 22 Proyectos que se pueden realizar mediante APP

PGF/Iniciativas	Institución	PLAN ESTRATEGICO donde está incorporado	Número de Código del BPIP y Nombre del Proyecto	Monto requerido Millones de US\$	5.Etapa actual Ciclo Vida proyecto	6.2. Requiere Financiamiento Total o Parcial
PGF	CETAC	PNDIP 2023-2026	002786 Ampliación de servicios de infraestructura y equipamiento y construcción de pista provisional (calle de rodaje) para una categoría OACI 4E en el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós	178,86	Financiamiento	Total
PGF	CNC	PNDIP 2019-2022	002547 Ampliación y mejoramiento de Corredor Vial San José-Caldera, RN27.		Negociación con el Concesionario	Parcial
PGF	INCOP	PNDIP 2023-2026	003238 Desarrollo y Modernización de Puerto Caldera según el Plan Maestro Portuario del Litoral Pacífico	351,82	Perfil	Total
PGF	JAPDEVA	PEI JAPDEVA 2023-2027	002650 Construcción de un Parque Industrial para el Caribe en Liverpool, Limón	14,00	Factibilidad	Total
PGF	JAPDEVA	PNDIP 2023-2026	002649 Construcción y Operación de la Marina y Terminal de Cruceros en la Terminal Hernán Garrón Salazar	854,15	Factibilidad	Total
PGF	JAPDEVA	PEI JAPDEVA 2023-2027	002686 Construcción de una Zona de Transferencia Intermodal de Carga y de Actividades Logísticas en las afueras del Complejo Portuario de Moín	57,00	Perfil	Total
PGF	MOPT	POI	Barranca -Limonal construcción y ampliación		Financiamiento	Total
PGF	INCOFER	PNDIP 2019-2022	002192 Construcción, equipamiento y puesta en operación de un sistema de tren rápido de pasajeros (TRP) en la GAM	1550,00	Factibilidad	Total
PGF	INCOFER	PNDIP 2019-2022 Y 2023-2026	002646 Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA)	841,23	Factibilidad	Parcial
PGF	CONAVI	PNDIP 2023-2026	002172 Ampliación y Mejoramiento del Corredor Vial San José - San Ramón.	780,00	Ejecución	Parcial
Iniciativa	CNC	INICIATIVA PRIVADA	Corredor vial RN32, sección San José - intersección RN4	796,63	No inscrito	Los recursos se necesitan para expropiaciones

6.2 MÉTRICAS DEL PGF

El Plan de Gestión de Financiamiento en la sección 7.1 Indicadores y Métrica, detalla los indicadores de Gestión, que se proponía inicialmente. Igual se aclaró que una vez que PGF se pusiera en marcha y se lograran detectar posibles mejoras, incluida la sistematización, es posible que éstos sufrieran modificaciones para que reflejaran mejor lo alcanzado. El Cuadro 21 muestra los indicadores que se formularon inicialmente en el Portafolio⁷ y el PGF.

Cuadro 23 Indicadores del PGF

Indicador	Fórmula de Cálculo
<i>Razón de la Estimación económica de los proyectos sin financiamiento establecido</i>	$= \left(\frac{\sum \text{Estimación económica de las Iniciativas}}{\sum \text{Estimación económica del Portafolio}} \right)$
<i>Razón de la Distribución de Montos según modalidad de transporte de proyectos</i>	$= \left(\frac{\sum \text{Estimación económica modo de transporte}}{\sum \text{Estimación económica del Portafolio}} \right)$
<i>Porcentaje de proyectos formalizados a través de métodos alternos</i>	$= \left(\frac{\sum \text{proyectos formalizados métodos alternos}}{\sum \text{Proyectos del Portafolio}} \right) \times 100\%$
<i>Razón de la Cantidad de iniciativas estratégicas que se incorporan al año por el Sector en el BPIP</i>	$= \left(\frac{\sum \text{Iniciativas estratégicas incluidas en BPIP}}{\sum \text{Proyectos incluidos en BPIP}} \right)$

Fuente: Plan de Gestión del Financiamiento del Sector (MOPT-SPS-PGFPSTI; Zeledón M., Gabriela, 2021)

Seguidamente, se procederá a determinar los indicadores para el periodo 2019 al 2022.

⁷ Incluye los proyectos del PGF e Iniciativas

Razón de la Estimación económica de los proyectos sin financiamiento establecido

$$= \left(\frac{\sum \text{Estimación económica de las Iniciativas}}{\sum \text{Estimación económica del Portafolio}} \right)$$

En el Cuadro 24 se puede observar los datos correspondientes para la estimación de los proyectos sin financiamiento

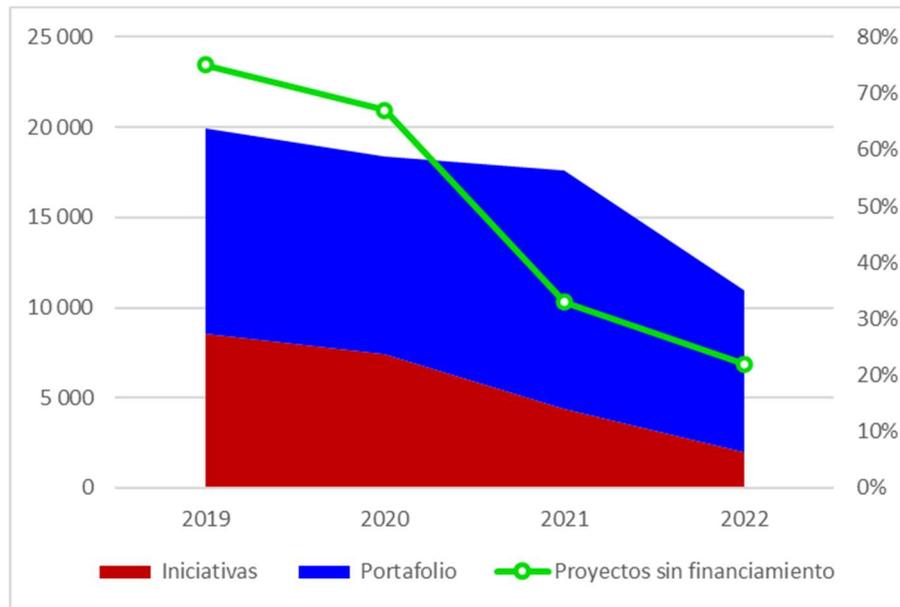
Cuadro 24 Razón de la Estimación económica de los proyectos sin financiamiento establecido, en millones de US dólares y porcentaje

Estimación económica			
	Iniciativas (a)	Portafolio [1] (b)	Proyectos sin financiamiento (c = a / b)
2019	8 555	11 393	75%
2020	7 389	11 025	67%
2021	4 383	13 212	33%
2022	1 978	9 007	22%

Nota [1]: Portafolio: incluye los proyectos del PGF e Iniciativas.

El comportamiento decreciente de la Estimación se puede observar en el Gráfico 27. Es importante mencionar que en la Actualización realizada para el 2022, el CONAVI ha presentado proyectos basados en su planificación a 5 años, lo que provoca que la lista de iniciativas sea más coercitiva y coherente con lo programado.

Gráfico 27 Razón de la Estimación económica de los Proyectos sin financiamiento



Fuente: Cuadro 24

Razón de la Distribución de Montos según modalidad de transporte de proyectos

$$= \left(\frac{\sum \text{Estimación económica modo de transporte}}{\sum \text{Estimación económica del Portafolio}} \right)$$

Seguidamente en el Cuadro 25 se muestra la estimación económica únicamente para las modalidades de transporte.

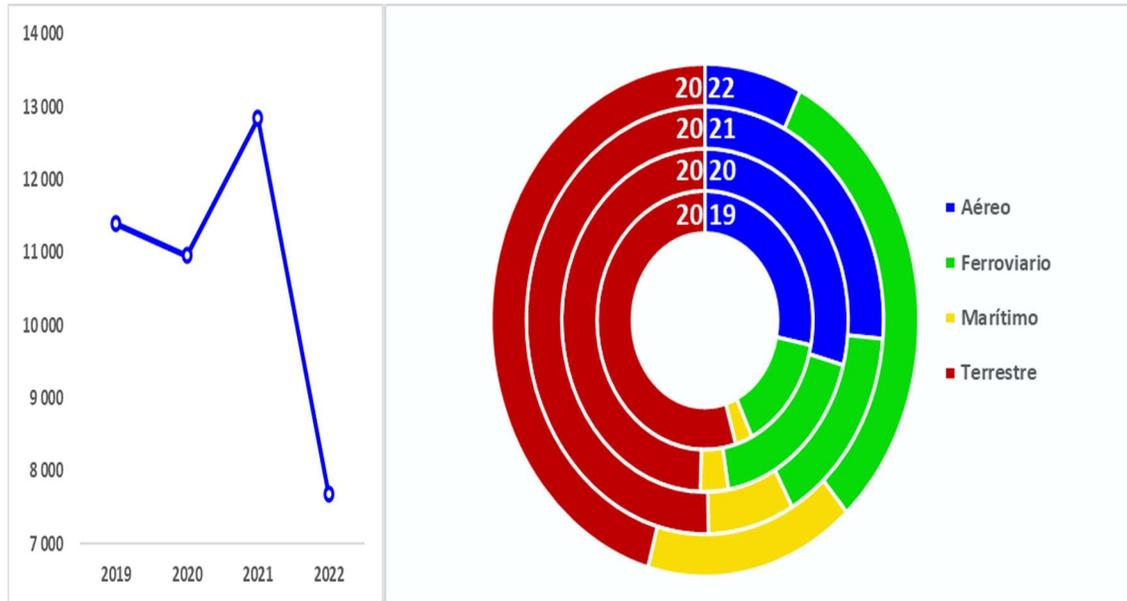
Cuadro 25 Estimación económica por modo de Transporte, en millones de US dólares

	Aéreo	Ferroviario	Marítimo	Terrestre	Total Portafolio [1]
2019	3 200	1 682	291	6 219	11 392
2020	3 200	1 990	346	5 418	10 954
2021	3 387	1 990	1 002	6 458	12 837
2022	564	2 391	1 217	3 510	7 682

Nota [1]: Portafolio: incluye los proyectos del PGF e Iniciativas

El Gráfico 28 muestra el comportamiento y la composición de la estimación económica por modo transporte

Gráfico 28 Estimación económica del Portafolio por modos de transporte



Fuente: Cuadro 25

El modo Terrestre mantiene su posición como principal componente del Portafolio durante todo el periodo de análisis. Representando un 55% para el año 2019, el 49% en el 2020, un 50% para el periodo 2021 y 46% para el 2022.

Es importante notar que la estimación por el modo ferroviario y marítimo creció un 20%. Por otra parte, la estimación del modo aéreo disminuyó en un 83% debido a que se está actualizado el costo estimado en el Plan Maestro del Nuevo Aeropuerto de la Zona Sur en su primera Fase, el cual fue elaborado en el año 2009 y dato actual solo contempla este aspecto.

$$\begin{aligned}
 & \text{Porcentaje de} \\
 & \text{proyectos formalizados} \\
 & \text{a través de métodos} \\
 & \text{alternos} \\
 & = \left(\frac{\sum \text{proyectos formalizados métodos alternos}}{\sum \text{Proyectos del Portafolio}} \right) \times 100\%
 \end{aligned}$$

A la fecha no se han formalizado proyectos por métodos alternativos.

Razón de la Cantidad de iniciativas estratégicas que se incorporan al año por el Sector en el BPIP

$$= \left(\frac{\sum \text{Iniciativas estratégicas incluidas en BPIP}}{\sum \text{Proyectos incluidos en BPIP}} \right)$$

Año	Proyectos del PGF sin BPIP
2019 [1]	8
2020 [2]	3
2021 [2]	3
2022 [3]	4

Fuente: Portafolio, PGF de los años 2019, 2020, 2021 y 2022

Nota [1] Troncales, RN23 Caldera-Barranca, Programa de Puentes, Zona de Transferencia Intermodal de Carga Moín, Marina y Terminal de Cruceros Puerto Limón, Ciudad Gobierno, Tren Rápido de Pasajeros (TRP) y Tren Eléctrico de Carga (TELCA)

Nota [2] Troncales, RN23 Caldera-Barranca y Ciudad Gobierno

Nota [3] Construcción de la terminal de carga del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós, Ampliación del Aeropuerto Internacional de Limón, Estudio Factibilidad RN 23 Caldera - Barranca u Barranca -Limonal construcción y ampliación

Como las instituciones van referenciando proyecto a planes concreto es normal que este aspecto disminuya.

Finalmente es importante mencionar, que adicionalmente a las mejoras en el instrumento; que busca obtener una base de proyectos robusta, lo más importante es a experiencia que las UPI sectoriales han ido alcanzando, como por ejemplo el alineamiento del instrumento con planes de corto y mediano plazo ya que esto ayuda a la toma de decisiones por parte Autoridades. Aun así, el Plan se muestra lo suficientemente flexible para incluir proyectos específicos adicione los Jerarcas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

Primeramente, este estudio debe verse conjuntamente información respecto a la ejecución de la obra física, ya que su enfoque es únicamente financiero y pueden existir diferencias entre los tiempos de conclusión de obra y los pagos asociados a las mismas.

En el estudio se cumplieron los objetivos propuestos, respecto a:

1. Fuentes de Financiamiento:

- ❖ Se da seguimiento a las principales fuentes de financiamiento utilizadas en la actualidad por el MOPT y CONAVI.
- ❖ Se analizó la situación actual del Fideicomiso del Corredor Vial San José – Ramón.
- ❖ Se da seguimiento a las concesiones y APP (vigentes y proponentes) en el CNC y del CETAC–DGAC.

2. Medición del Capítulo 8 del PNT:

- ❖ Se hace una revisión de la inversión realizada por el Sector, donde se identifica la distribución de la inversión por modalidad de transporte
- ❖ Se analiza el presupuesto y la ejecución del Sector para compararla con respecto a lo determinado por el PNT.
- ❖ Se muestra el comportamiento de la inversión y ejecución presupuestaria respecto al PIB.
- ❖ Se desarrollan escenarios para determinar la Brecha entre la inversión real y lo estimado por el PNT.
- ❖ Se determina que hay que hacer un esfuerzo por parte de las Autoridades Superiores del Sector, para incrementar la inversión entre el 1% al 1,5% del PIB. Sin embargo, esto no será suficiente para lograr el cumplimiento del PNT.
- ❖ Se requerirá reformular el Plan Nacional de Transporte tanto en plazo como acciones. En donde se observa claramente, la necesidad de implementar la línea política para el establecimiento de mecanismos de incentivar el capital privado, mediante asociaciones públicas privadas.

3. Análisis y Medición del PGF:

- ❖ A partir del Portafolio de proyectos estratégicos para el Sector y el monto de financiamiento requerido e identificado por cada institución del Sector; y su respectivo mapeo han de facilitar a las Autoridades Superiores la toma de decisiones sobre endeudamiento y métodos alternos de financiamiento.
- ❖ Se realiza la medición indicada en el PGF aprobado por el Consejo Sectorial y que permiten determinar la caracterización del Portafolio.

- ❖ El ejercicio de actualización del PGF realizado en el año 2023 con las UPI sectoriales, permitió depurar el Portafolio del PGF, aunque hay una cantidad de proyectos mucho menor (pasó de 150 a 87 proyectos), el enfoque de vincular proyectos a la planificación de corto y mediano plazo genera una visión más adecuada a los jerarcas de la planificación sectorial.
- ❖ Al cierre de la actualización del 2023, se identificaron 63 proyectos estratégicos que requieren una inversión de US\$9.007,46 millones. A nivel de proyectos la mayor cantidad de proyectos pertenece a al modo terrestre (67%), seguido del modo aéreo (14%). A nivel de requerimiento de recursos El modo terrestre posee la mayor cantidad de recursos identificados, seguido por el modo ferroviario con un 39% y 26,5% respectivamente.
- ❖ Se han identificado 11 proyectos que podrían realizarse con algún tipo de Asociación Público – Privada, el monto requerido de US\$5.423,69 millones lo cual representa el 60% de total del monto identificado del Portafolio.
- ❖ Existe conciencia por parte de las UPI sectoriales, de la situación de país y la necesidad de buscar formas alternativas para el financiamiento de los proyectos. Sin embargo, a la fecha no se ha logrado concretar ninguna formalización por estos medios.

Es fundamental destacar que la Secretaría de Planificación Sectorial debe llevar a cabo la implementación del Proceso de Priorización de Proyectos. Este proceso se encarga de analizar y jerarquizar los proyectos estratégicos con la participación de un grupo interdisciplinario, e incluso otros actores sociales. Su objetivo es evaluar aspectos técnicos, políticos, financieros y macroeconómicos con el propósito de proporcionar a la ciudadanía proyectos que generen un valor público significativo.

El Portafolio del PGF es una herramienta que sirve siempre y cuando se realice el proceso de realimentación del Portafolio, conforme se establece en el PGF. Por otra parte, como se ha mencionado anteriormente, es importante contar con el apoyo de los distintos Jerarcas del Sector, en la conformación del PGF, debido a que financiar proyectos no contemplados, puede dejar sin efecto el PGF y su instrumento y, por lo tanto, el riesgo de contar con agendas paralelas se podría materializar.

Finalmente, el del Portafolio de necesidades e inversión en el Sector, facilitando el análisis y toma de decisión de las Autoridades Sectoriales, y para su mejora se requiere contar con las experiencias aportadas de usuarios y UPI sectoriales.

RECOMENDACIONES

Se recomienda al señor ministro Rector y demás miembros del Consejo Nacional Sectorial, promover un proceso de capacitación formal para la SPS y las UPI del Sector, en formas alternativas de financiamiento, para llevar a cabo la instrumentalización principalmente, en contratos APP y Valor del Suelo.

Por las condiciones financieras existentes y la incertidumbre vinculada con la reorganización, con el mayor respecto se le solicita colaboración al Consejo Nacional Sectorial de Infraestructura y Transporte, que valoren entre otros aspectos:

- ❖ Dar la indicación para que se proceda con la reprogramación de las actuaciones del PNT, debido a improbabilidad de cumplimiento la totalidad de las acciones del PNT en el año 2035 de mantenerse el ritmo actual de la inversión.
- ❖ Necesidad de crear un sistema informática que permita llevar de manera centralizada, los costos; así como, los avances financieros y físicos de las inversiones realizadas por el Sector.
- ❖ La creación de una comisión interdisciplinaria e interinstitucional para la Priorización de Proyectos Estratégicos.
- ❖ Promover ante el Gobierno Central políticas y mecanismos para promover la inversión privada.

REFERENCIAS

- Banco Central de Costa Rica. (31 de octubre de 2022). *Informe de política Monetaria octubre 2022*. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.bccr.fi.cr/publicaciones/DocPoliticaMonetariaInflacin/IPM-octubre-2022.pdf>
- Banco Central de Costa Rica. (30 de abril de 2023). *Informe de Política Monetaria abril 2023*. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.bccr.fi.cr/publicaciones/DocPoliticaMonetariaInflacin/IPM-abril-2023-informe.pdf>
- Banco Central de Costa Rica. (31 de enero de 2023). *Informe de Política Monetaria enero 2023*. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.bccr.fi.cr/publicaciones/DocPoliticaMonetariaInflacin/IPM-enero-2023-informe.pdf>
- Banco Centroamericano de Integración Económica. (21 de marzo de 2023). BCIE aprueba a Costa Rica cooperación por US\$1 millón para realizar estudios de optimización de proyecto vial San José- San Ramón. Tegucigalpa, Honduras. Recuperado el agosto de 2023, de <https://www.bcie.org/novedades/noticias/articulo/bcie-aprueba-a-costa-rica-cooperacion-por-us1-millon-para-realizar-estudios-de-optimizacion-de-proyecto-vial-san-jose-san-ramon>
- Contraloría General de la República de Costa Rica. (02 de noviembre de 2022). *Informe de Auditoría de carácter especial sobre la gestión del proyecto de Ampliación del Corredor Vial San José - San Ramón N°DFOE-CIU-IF-00010-2022*. San José. Recuperado el agosto de 2023, de https://cgrweb.cgr.go.cr/apex/see_pck_interfaz.prcVerArchivoExpediente?vTexto=41AEF6EE99E36812FCB8370F26C6F69A371D0172A0CD6CF2313F9749957E9357C1FA9745F5879EB66E749F32B914EA13ED54D80946A3BDFC951D20A3355CECDA
- CRhoy.com. (20 de junio de 2023). El anunciado fideicomiso para fideicomiso de ruta a San Ramón vive en suspenso. San José, Costa Rica. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.crhoy.com/nacionales/el-anunciado-finiquito-para-fideicomiso-de-ruta-a-san-ramon-vive-en-suspenso/>
- Delfino. (23 de agosto de 2023). BCR firma finiquito del fideicomiso Ruta Uno. Costa Rica. Recuperado el agosto de 2023, de <https://delfino.cr/2023/08/bcr-firma-finiquito-del-fideicomiso-ruta-uno>
- Fondo Monetario Internacional (FMI). (11 de octubre de 2022). *Perspectivas de la economía mundial, octubre de 2022: Contrarrestar la crisis del costo de la vida*. Recuperado el junio de 2023, de <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2022/10/11/world-economic-outlook-october-2022>
- Fondo Monetario Internacional (FMI). (13 de octubre de 2022). *Perspectivas económicas regionales para el hemisferio occidental, octubre de 2022*. Recuperado el julio de 2023, de

<https://www.imf.org/en/Publications/REO/WH/Issues/2022/10/13/regional-economic-outlook-western-hemisphere-october-2022>

Fondo Monetario Internacional (FMI). (11 de abril de 2023). *Perspectivas de la economía mundial, abril de 2023: Una recuperación difícil*. Recuperado el junio de 2023, de <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/04/11/world-economic-outlook-april-2023>

Fondo Monetario Internacional (FMI). (30 de enero de 2023). *Perspectivas de la economía mundial, enero de 2023. La inflación alcanza su punto máximo en medio de un bajo crecimiento*. Recuperado el junio de 2023, de <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2023/01/31/world-economic-outlook-update-january-2023>

Fondo Monetario Internacional (FMI). (13 de abril de 2023). *Perspectivas económicas regionales del hemisferio occidental, abril de 2023*. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.imf.org/en/Publications/REO/WH/Issues/2023/04/13/regional-economic-outlook-western-hemisphere-april-2023>

International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank . (junio de 2023). *Global Economic Prospects*. Recuperado el julio de 2023, de <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/9891892a-bc69-46fa-8ecc-e58b9fa019e8/content>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (setiembre de 2021). *Clasificador Institucional del Sector Público*. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.hacienda.go.cr/docs/CLASIFICADORINSTITUCIONALset-2021.pdf>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (29 de abril de 2022). *Estrategia de Deuda de mediano Plazo 2022-2027*. Recuperado el julio de 2023, de <https://www.hacienda.go.cr/Documentos/MasDetalles/MarcoFiscalDeLaroPlazo/20220429%20Estrategia%20de%20Deuda%20de%20Mediano%20Plazo%202022-2027.pdf>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (29 de abril de 2022). *Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022-2023*. Recuperado el junio de 2023, de <https://www.hacienda.go.cr/Documentos/MasDetalles/MarcoFiscalDeLaroPlazo/20220429%20Marco%20Fiscal%20de%20Mediano%20Plazo%20para%20GC%20y%20SPNF%202022-2027.pdf>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (marzo de 2023). *Informe del Estado de la Deuda Pública Interna y Externa, Ejercicio Económico 2022*. Recuperado el julio de 2023, de [extension://elhekieabhbkmcefcobjddigjcaadp/https://www.hacienda.go.cr/docs/INFORME_DEL_ESTADO_DE_LA_DEUDA_PUBLICA_INTERNA_Y_EXTERNA-EJERCICIO_ECONOMICO_2022.pdf](https://www.hacienda.go.cr/docs/INFORME_DEL_ESTADO_DE_LA_DEUDA_PUBLICA_INTERNA_Y_EXTERNA-EJERCICIO_ECONOMICO_2022.pdf)

Ministerio de Hacienda de Costa Rica. (abril de 2023). *Marco Fiscal de Mediano Plazo 2023-2028*. Recuperado el junio de 2023, de <https://www.hacienda.go.cr/docs/MarcoFiscal2023-202830.03.2023firmado.pdf>

Ministerio de Hacienda de Costa Rica, Banco Central de Costa Rica. (julio de 2022). *Presentación de la Revisión del Plan de Financiamiento 2022*. Recuperado el

junio de 2023, de
extension://elhekieabhbkmcefcobjddigjcaadp/https://www.hacienda.go.cr/
docs/PresentacionMinisterioHaciendaRevPlanFinanciamiento2022.pdf

Ministerio de Hacienda de Costa Rica, Banco Central de Costa Rica. (febrero de 2023). *Presentación del Plan de Financiamiento 2023*. Recuperado el junio de 2023, de extension://elhekieabhbkmcefcobjddigjcaadp/https://www.hacienda.go.cr/docs/PlanFinanciamiento2023MinisterioHacienda.pdf

Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. (junio de 2023). *OECDiLibrary: Perspectivas económicas de la OCDE, Volumen 2023, Número 1*. Recuperado el 2023, de <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/ce188438-en/index.html?itemId=/content/publication/ce188438-en>

Radio Monumental 93.5 FM. (02 de marzo de 2023). MOPT “dejará morir” fidecomiso con BCR y buscará préstamo con BCIE para vía a San Ramón. San José, Costa Rica. Recuperado el agosto de 2023, de <https://www.monumental.co.cr/2023/03/02/mopt-dejara-morir-fidecomiso-con-bcr-y-buscara-prestamo-con-bcie-para-via-a-san-ramon/>

Radio Monumental 93.5 FM. (23 de mayo de 2023). MOPT espera adjudicar nuevo contrato de proyecto San José – San Ramón en próximos días. San José, Costa R. Recuperado el agosto de 2023, de <https://www.monumental.co.cr/2023/05/25/mopt-espera-adjudicar-nuevo-contrato-de-proyecto-san-jose-san-ramon-en-proximos-dias/>

GLOSARIO

Endeudamiento externo (empréstitos o créditos)

Conjunto de obligaciones que tiene un país con acreedores (bancos, Gobiernos de otros países u organismos internacionales) que residen en el extranjero. Se incluye por la naturaleza de algunos proyectos, aunque se conoce que esta fuente será difícil de aplicación por las condiciones macroeconómicas que por las que está pasando el país (nivel de endeudamiento y regla fiscal).

Fondos propios

Fondos de presupuesto nacional o institucional. Incluyen: (a) los fondos de destino específico de cada institución como es el caso del Fondo Vial del CONAVI, y (b) los montos de las Contrapartidas que se aportan a los Créditos externos.

Valoración del Suelo o Contribución de mejoras

Es el instrumento de recuperación de plusvalías más usado en Latinoamérica, por lo tanto, este se entenderá como el cargo impuesto a propiedades seleccionadas, para sufragar el costo de una mejora en obra o servicio público.

Asociaciones Público – Privadas

Se refiere a un acuerdo entre el sector público y el sector privado en el que parte de los servicios o labores que son responsabilidad del sector público es suministrada por el sector privado bajo un claro acuerdo de objetivos compartidos para el abastecimiento del servicio público o de la infraestructura pública.

Se incluye bajo este término todas las formas posibles que la legislación permite como es el caso de las Concesiones, APP, Gestión Interesada e Iniciativas Privadas.

Peaje por Administración

Cobro con un fin específico en vías terrestres.

Tarifas

Cobros administrativos o de operación que se pueden realizar en diversas modalidades de transporte.

Fideicomiso

Contrato donde una persona, denominada fideicomitente o fiduciante, transmite bienes, dinero o derechos, tanto presentes como futuros, de su propiedad a otra persona llamada fiduciaria, con el objeto de que éste administre o invierta los bienes en beneficio propio o de un tercero, llamado fideicomisario.

Donaciones

Incluye la Cooperación Técnica y Financiera no reembolsable, entre otros.

ANEXOS

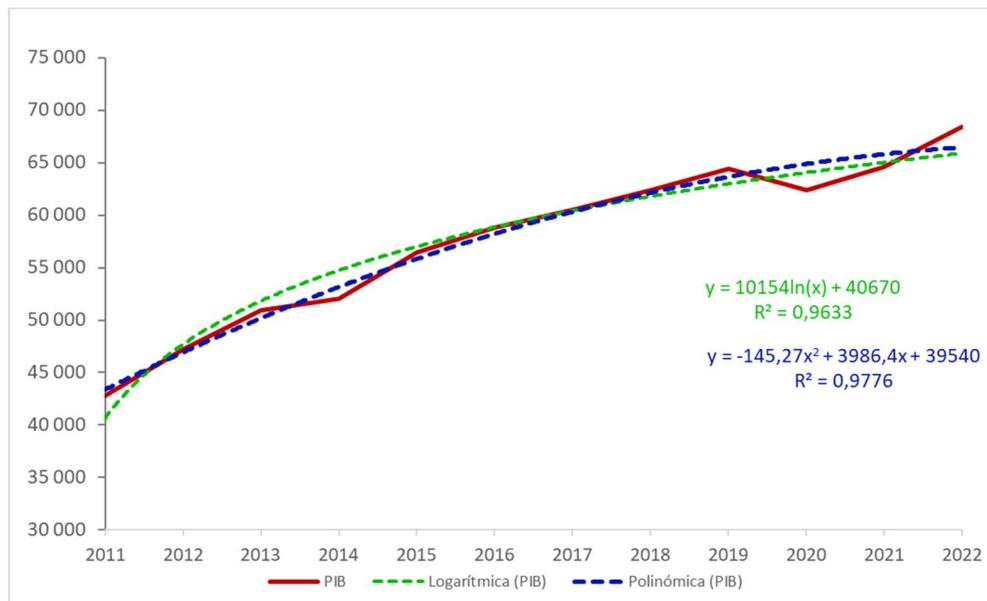
ANEXO 1 DETERMINACIÓN DE LA PROYECCIÓN MÁS ADECUADA PARA LAS INVERSIONES Y PIB, PERIODO 2023 - 2035

A.1.1 PROYECCIÓN DEL PIB

Para la proyección del PIB en dólares estadounidenses, se empleó la información del BCCR para los años 2011-2022. El Escenario 1 se obtiene mediante la función tendencia de los datos del periodo de análisis.

Y con base en la gráfica de los datos se obtuvo se realizó las proyecciones basadas en las ecuaciones de las líneas de tendencias logarítmica y polinómica (grado 2) ya que la primera no mostraba una tendencia tan decreciente; se elige para el Escenario 2. (ver Gráfico 29) Y el tercer escenario del promedio entre los Escenarios 1 y 2.

Gráfico 29 Líneas de tendencia del PIB



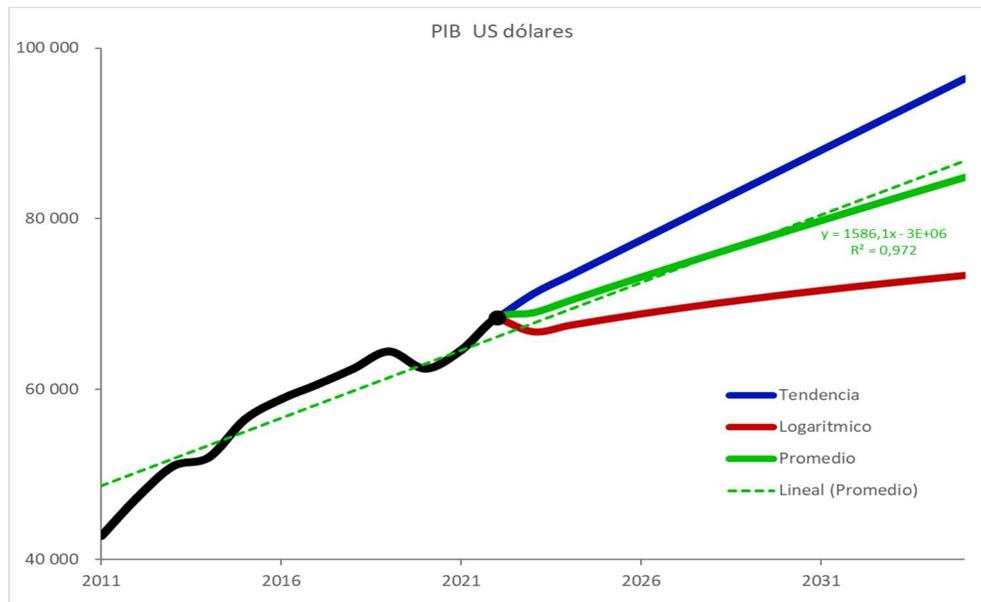
La información para el análisis se puede observar en la Tabla 1 y

Gráfico 30. Y con base en ello se elige el Escenario 3 debido a que la tendencia es más moderada.

Tabla 1 Datos para los escenarios, en millones de US dólares

Año	Escenario 1	Escenario 2	Escenario 3
2023	71 219	66 714	68 967
2024	73 317	67 467	70 392
2025	75 415	68 168	71 791
2026	77 513	68 823	73 168
2027	79 611	69 438	74 525
2028	81 709	70 019	75 864
2029	83 807	70 568	77 187
2030	85 904	71 089	78 497
2031	88 002	71 584	79 793
2032	90 100	72 056	81 078
2033	92 198	72 508	82 353
2034	94 296	72 940	83 618
2035	96 394	73 354	84 874

Gráfico 30 Proyección del PIB en dólares mediante proyecciones para elegir el escenario más adecuado para el estudio



[1] corresponde al PIB en dólares (BCCR)

A.1.2 PROYECCIÓN DE LA INVERSIÓN

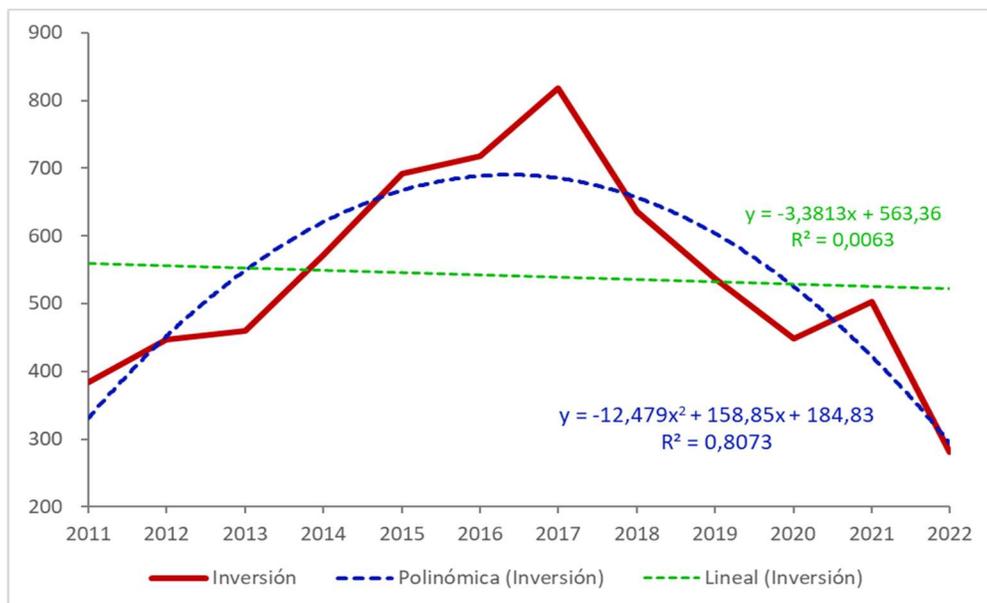
Para la proyección de la Inversión se empleó la siguiente información:

- ❖ Inversión en colones del Anuario Estadístico 2021
- ❖ Tipo de cambio de Cuentas Nacionales del BCCR para los años 2011-2022.

Una vez convertido el monto de la inversión a US dólares, se grafica para ver el comportamiento. Debido a la dispersión de los datos, se tuvo que recurrir a la tendencia polinómica (grado 2) esto debido a que a mayores grados la si bien la correlación es mayor (cercana a 1), la tendencia será cada vez más decreciente.

El Escenario 1 se obtiene de la tendencia de los datos del periodo de análisis, mientras el Escenario 2 se obtiene por la proyección del polinomio grado 2. (ver *Gráfico 31*)

Gráfico 31 Líneas de tendencia de la Inversión



La información para el análisis se puede observar en la Tabla 2 y Gráfico 32 con base en ella se elige el Escenario 1 debido a que la tendencia es viable mientras la otra el polinomio grado 2 muestra tendencias decrecientes que imposibilitan su empleo.

Tabla 2 Datos para los escenarios, en millones de US dólares

Año	Escenario 1	Escenario 2
2023	519	140,929
2024	516	-37,154
2025	513	-240,195
2026	509	-468,194
2027	506	-721,151
2028	502	-999,066
2029	499	-1 301,939
2030	496	-1 629,77
2031	492	-1 982,559
2032	489	-2 360,306
2033	486	-2 763,011
2034	482	-3 190,674
2035	479	-3 643,295

Gráfico 32 Proyección de la inversión para elegir el escenario más adecuado para el estudio

