



DEPARTAMENTO ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS

AL-DEST- IJU -164-2020

INFORME DE: PROYECTO DE LEY

**APROBACIÓN DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO No 2241
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y EL BANCO CENTROAMERICANO DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA (BCIE)
PARA APOYAR EL FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO “CONSTRUCCIÓN,
EQUIPAMIENTO Y PUESTA EN OPERACIÓN DE UN SISTEMA DE TREN
RÁPIDO DE PASAJEROS (TRP) EN LA GRAN ÁREA METROPOLITANA”**

EXPEDIENTE No 21.958

INFORME JURÍDICO

**ELABORADO POR:
GUSTAVO RIVERA SIBAJA
ASESOR PARLAMENTARIO**

**SUPERVISADO POR:
M° MAYELA CHAVES VILLALOBOS
JEFE DE ÁREA**

**REVISIÓN FINAL Y AUTORIZACIÓN
FERNANDO CAMPOS MARTÍNEZ
DIRECTOR**

24 DE JUNIO DE 2020



TABLA DE CONTENIDO

I.- RESUMEN DEL PROYECTO:	3
II.- ANÁLISIS DE FONDO	4
LA APROBACIÓN DE CRÉDITO EXTERNO NO ES ACTIVIDAD LEGISLATIVA ORDINARIA ..	4
AUSENCIA DE PROBLEMAS JURÍDICOS	4
CUESTIONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA A VALORAR.....	5
<i>El objeto de análisis del proyecto es el empréstito</i>	5
<i>Empréstito está ligado a un proyecto a futuro</i>	6
<i>El empréstito es una autorización abierta</i>	8
<i>Condiciones financieras y especiales del préstamo</i>	9
ASPECTOS DE INTERÉS SOBRE LOS ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD DEL PROYECTO..	13
III.- ANÁLISIS DEL ARTICULADO	20
IV.- ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO	22
<i>Votación</i>	22
<i>Delegación</i>	22
<i>Consultas Preceptivas</i>	23



AL-DEST- IJU -164-2020

INFORME JURÍDICO

**APROBACIÓN DEL CONTRATO DE PRÉSTAMO No 2241
ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
Y EL BANCO CENTROAMERICANO DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA (BCIE)
PARA APOYAR EL FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO “CONSTRUCCIÓN,
EQUIPAMIENTO Y PUESTA EN OPERACIÓN DE UN SISTEMA DE TREN
RÁPIDO DE PASAJEROS (TRP) EN LA GRAN ÁREA METROPOLITANA”**

EXPEDIENTE No 21.958

I.- RESUMEN DEL PROYECTO:

El proyecto consiste en la aprobación legislativa de un contrato de préstamo externo con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) por el monto de quinientos cincuenta millones de dólares (US \$ 550.000.000,00) para financiar el proyecto Construcción, Equipamiento y puesta en operación de un Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana.

El organismo ejecutor del proyecto será el INCOFER, y el proyecto será desarrollado mediante los procedimientos de concesión de obra pública con prestación de servicio público, constituyendo el monto de este préstamo el Aporte de Capital Inicial del Estado al proyecto.

La ley de aprobación consta de cinco artículos como es usual en estos casos, disponiendo el primero propiamente la aprobación legislativa al contrato de préstamo, y los artículos restantes corresponden a distintas normas de ejecución.

Así, en el artículo 2 se dispone la administración de los recursos bajo el principio de Caja Única del Estado; en el artículo 3 establece la exención de impuestos para cualquier documento de formalización del financiamiento; en el artículo 4 se dispone que el uso de los recursos del contrato de préstamo se regirá por las Políticas del BCIE de contratación, lo cual excluye la legislación común en este aspecto; y finalmente, el artículo quinto constituye una norma genérica de contenido presupuestario para permitir incorporar vía decreto los recursos a los distintos presupuestos de la República.



II.- ANÁLISIS DE FONDO

La aprobación de crédito externo no es actividad legislativa ordinaria

La aprobación de empréstitos o de financiamiento con capital externo, es una competencia especial de control político y como tal no constituye actividad legislativa ordinaria (artículo 121 inciso 15 de la Constitución Política).

Corresponde a la Asamblea “aprobar o improbar” el contrato sometido a su consideración, sin que pueda modificar o alterar su contenido, y se requiere mayoría calificada de 38 votos para su aprobación, lo cual determina también su trámite legislativo en Plenario.

En este proyecto, esta competencia especial está contenida en el artículo 1 del proyecto que efectivamente dispone la aprobación del contrato de préstamo No 2241 con el BCIE.

Los restantes artículos del proyecto (del artículo 2 al 5) son normas de ejecución y sí constituyen por tanto actividad legislativa ordinaria, por lo que eventualmente pueden ser modificados por el legislador, siempre –obviamente- sin oposición o contradicción con lo pactado en el contrato de préstamo.

Ausencia de problemas jurídicos

El contrato de préstamo como tal es jurídicamente “neutro”, significa esto que todas sus disposiciones son instrumentales, naturales y comunes en la práctica, y que están conformes con la posibilidad constitucional del Estado de negociar o aceptar las condiciones ofrecidas.

Como es la práctica común en esta materia, constituye un contrato de adhesión. Lo anterior significa que las condiciones y obligaciones sustantivas de las Partes están previamente definidas mediante un contrato tipo, y básicamente lo único que cambia es el monto del préstamo y las condiciones financieras que define el Banco prestamista en atención a sus propias políticas internas, correspondiendo entonces solo al prestatario, la aceptación integral del préstamo con lo cual se perfecciona el contrato.

La valoración de su conveniencia u oportunidad es un análisis que corresponde al ámbito económico o aún político, pero desde el punto de vista jurídico no presenta problema alguno.

Incluso, desde el punto de vista jurídico, el Contrato de Préstamo cumple con las autorizaciones legales previas que exige el ordenamiento costarricense según se indica en la exposición de motivos, todo lo cual reafirma lo dicho anteriormente.

Igualmente las normas de ejecución que acompañan la aprobación del empréstito son comunes y típicas y no presentan problema jurídico alguno, cuyo análisis se desarrolla con detalle en el apartado correspondiente del articulado, pero baste por ahora decir que son todas conforme la práctica habitual y no presentan problemas jurídicos.

Este Departamento estará presentando un Informe Económico a este proyecto, para la valoración principalmente de las condiciones financieras del contrato de préstamo y su relación con las finanzas públicas.

Habiendo dejado por sentado que el proyecto no tiene problemas jurídicos de ningún tipo, nos permitimos hacer algunas observaciones de conveniencia y oportunidad para mejor informar el criterio de los señores y señoras diputados a la hora de valorar la aprobación de esta iniciativa.

Cuestiones de oportunidad y conveniencia a valorar

El objeto de análisis del proyecto es el empréstito

Lo primero que hay que resaltar, por obvio que resulte, es que la valoración de conveniencia u oportunidad de este proyecto no es la necesidad o la ventaja de contar con un tren eléctrico -algo que posiblemente está fuera de discusión- sino el préstamo externo que se contiene en esta iniciativa.

La valoración de este proyecto consiste en “*aprobar o improbar el empréstito*” que contiene para desarrollar ese proyecto, lo cual obviamente no es lo mismo.

Pese a que la exposición de motivos abunda en justificar las ventajas y virtudes de desarrollar un tren rápido de pasajeros, este hecho por sí solo claramente no puede resultar en justificante de cualquier préstamo, por cualquier monto y en cualquier condición.

La decisión de “*aprobar o improbar*” un financiamiento externo para el proyecto de tren pasa más bien por las condiciones particulares del empréstito mismo, pero obviamente es imposible deslindarlo del destino de los recursos que se propone.

Sin embargo, como se verá más adelante, las consideraciones de valoración de este préstamo deberán referirse únicamente a su solo texto y condiciones, pues el proyecto de tren como tal es un asunto independiente del crédito mismo, al punto que el proyecto propiamente dicho no forma parte en ninguna forma del contrato, sino únicamente como un destino genérico y abstracto de los recursos.

Empréstito está ligado a un proyecto a futuro

Distinto de como es tradicional en los contratos de empréstito con organismos financieros internacionales (Banco Mundial, BID o ahora el BCIE) este préstamo está “destinado” pero no “ligado” a un proyecto específico.¹

Lo habitual en los préstamos con organismos financieros es que se concede un préstamo para desarrollar un proyecto o un programa, el cual se incorpora como objeto del mismo contrato de préstamo, y entonces se incluye una descripción del proyecto a ejecutar y de sus componentes al menos en términos muy generales que permiten valorar en alguna medida la relación que existe entre el proyecto a desarrollar y el financiamiento a aprobar.

En este caso tal situación o relación no es posible, porque el préstamo no está “atado” a ningún proyecto específico, pues lo que existen son apenas estudios de factibilidad previos en la etapa de pre - inversión; pero la definición del proyecto, entiéndase el diseño y la concreción de sus contenidos todavía está pendiente y para eso debe promoverse a futuro una licitación pública.

Por eso afirmamos que el empréstito está ligado a un “destino” en el sentido que son recursos que deben destinarse a una finalidad concreta, pero no está “atado” a un proyecto, pues eso está apenas por definirse.

Al momento actual el “*proyecto de tren rápido de pasajeros para la GAM*” ha cumplido la etapa de pre - inversión y se cuentan con los estudios de prefactibilidad y factibilidad, producto de los cuales se ha decidido que el proyecto – idea de realizar una obra - es viable y se procederá en consecuencia a promover una licitación pública para escoger un concesionario que realice el diseño definitivo, la construcción y operación del tren.

No existe todavía el diseño de “un proyecto específico a financiar”, sino que el concurso público futuro estará orientado precisamente a escoger al concesionario que deberá realizar las siguientes etapas del proyecto.

La anterior afirmación conviene aclararla previamente porque resulta esencial en gran medida para valorar la oportunidad de la aprobación legislativa de este empréstito.

¹ La palabra “proyecto” se presta aquí una ambivalencia terminológica: Este concepto puede significar tanto “*designio o pensamiento de ejecutar algo*”, como también “*Conjunto de escritos, cálculos y dibujos que se hacen para dar idea de cómo ha de ser y lo que ha de costar una obra de arquitectura o de ingeniería*”. Podríamos decir que lo primero es una idea, lo segundo un diseño. En esta iniciativa el proyecto es una idea o intención de desarrollar un tren eléctrico, pero todavía no existe un diseño definitivo de esa idea. <https://dle.rae.es/proyecto> (visitada el 10 de junio 2020).

Lo que se va a financiar es algo que todavía no se ha diseñado definitivamente, sino que podríamos decir que se encuentra en la etapa previa a ese paso, por lo que la precisión de los gastos y costos estimados tiene una precisión muy distinta.

Transcribimos de la exposición de motivos (página 11) los siguientes párrafos de los cuales claramente se desprende que el proceso licitatorio por medio del cual se pretende desarrollar el proyecto incluye la etapa de “diseño”:

“Cabe agregar que esta concesión será otorgada por medio de licitación pública internacional para diseño, construcción y operación del sistema por un período de tiempo determinado de conformidad con las disposiciones de la referida Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.”

De lo anterior queda claro que la etapa de diseño definitivo está aún por realizarse por quien resulte concesionario del proceso de licitación pública promovido a ese fin. Lo anterior se reitera en la descripción del proyecto contenido en el apartado 2 de la exposición de motivos (página 13) concretamente en el primero de los objetivos específicos (2.2) que se señalan:

- ✓ *Diseñar y construir una nueva infraestructura ferroviaria en el GAM en los derechos de vía que actualmente posee el INCOFER...”*

Esto es así aun cuando en la literalidad del contrato de préstamo el término “*diseño*” no está comprendido en el artículo 2, que por su importancia transcribimos en lo que interesa:

ARTÍCULO 2 – DEL PROYECTO

Sección 2.01 Breve Descripción del Proyecto

El Prestatario, a través del Organismo Ejecutor tiene la intención de ejecutar el proyecto denominado “Construcción, Equipamiento y Puesta en Operación de un Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana (GAM)” (...) El Prestatario a través del Organismo Ejecutor, concesionará el Proyecto, para lo cual utilizará los recursos del Préstamo como contrapartida estatal de la concesión.

Sección 2.02 Destino de los Fondos

Los fondos provenientes de este Contrato serán utilizados por el Prestatario exclusivamente para el financiamiento parcial de la contrapartida nacional para la ejecución del Proyecto brevemente descrito en la Sección 2.01 anterior, de conformidad con el Plan Global de Inversiones² aprobado por el BCIE...”

² En las definiciones contenidas en el Artículo 1 del Contrato: “**Plan Global de Inversiones**” significa el documento donde se describen todos aquellos rubros, y sectores financiados por el Préstamo, incluidos en la ejecución total del Proyecto.”

Valga aclarar que “*el Plan Global de Inversiones Indicativo*” contenido en el Anexo F del contrato de préstamo (página 37) se reduce a la siguiente tabla:

ANEXO F. – PLAN GLOBAL DE INVERSIONES INDICATIVO

Número	Componente	Monto
1	Proyecto Concesionado	\$ 1.553.962.237

Esta condición de que no existe todavía un “diseño definitivo” aprobado como tal, es de suma importancia a la hora de valorar el financiamiento, pues no será posible relacionarlo con ningún proyecto concreto o específico y sus componentes o las obras de infraestructura o aspectos constructivos que finalmente tendrá.

Si los cinco grandes puentes por los que transcurre el trazado actual podrán ser utilizados a doble vía o no, si el tramo de Alto Ochomogo será a una o doble vía, si será posible realizar un túnel falso “*cut and cover*” desde la Estación al Pacífico a la del Atlántico, si se van a elevar mediante viaducto o desnivelar 26 cruces de carretera, todos estos elementos son “propuestas” que se sugiere debería contemplar el diseño, pero ninguna todavía definitiva.

Por lo anterior decimos que el contrato de préstamo tiene un destino o una finalidad, pero no está relacionado con un proyecto específico, y por ese mismo motivo no es posible relacionar de ninguna forma el contenido de los recursos del préstamo con eventuales obras de infraestructura a realizar.

Está claro que los estudios previos que se han desarrollado a la fecha sirven para tener una estimación general de costos ante el eventual proceso licitatorio que se avecina, pero el proyecto definitivo solo será el que realice el concesionario escogido a ese efecto, y será entonces también cuando se tenga un monto definitivo de la totalidad de costo de las obras en su integralidad.

El empréstito es una autorización abierta

Dicho lo anterior, el empréstito se presenta como una autorización abierta: Constituir “parcialmente” el componente de capital de inversión (CAPEX) para facilitar las ofertas de eventuales concesionarios privados mediante un proceso de licitación pública que se propone desarrollar posterior a la aprobación del endeudamiento.

No es posible saber cuánto o qué porcentaje del proyecto final representaría este aporte del Estado, ni tampoco cuánto representa el empréstito del total de su aporte, pues como bien se indica en la Sección 2.02 del “Destino de los Fondos” del contrato de préstamo está destinado a financiar “*parcialmente la contrapartida nacional*”.

En síntesis, no se conoce el costo definitivo del proyecto, no se conoce en consecuencia cuánto debería ser el aporte del Estado (el CAPEX) ni qué porcentaje de ambos representará el monto de 550 millones de dólares que contiene este empréstito.

Bien es cierto que existe una “estimación global de costos” por un monto de 1.553 millones de dólares, pero la experiencia demuestra hasta la saciedad en el caso de construcción de obra pública en el país, que una cosa son los costos originales con los cuales se planean las obras y otra muy distinta el monto que finalmente se termina pagando.

Se observa por tanto, que si esas diferencias abismales entre un costo original y el costo definitivo se presentan en proyectos ya diseñados, cuanto más en este caso donde no existe un diseño definitivo.

El monto de mil quinientos millones de dólares es indicativo. En ese supuesto el monto de este empréstito debería representar aproximadamente un tercio del costo total del proyecto, pero como se verá en siguientes apartados, realizar esos cálculos tiene poco interés con vista en la base poco precisa con que se pueden hacer.

Por ahora baste decir entonces, que ante la ausencia de un proyecto definitivo, la autorización de endeudamiento que contiene esta iniciativa para constituir parcialmente el aporte de capital a un proyecto a desarrollar mediante un concesionario a escoger por licitación pública a futuro constituye una autorización “abierta” o en “blanco” en la medida que no es posible relacionar en ninguna forma concreta el financiamiento con las obras a desarrollar.

Condiciones financieras y especiales del préstamo

Habiendo dicho lo anterior, resulta entonces de particular interés valorar en sí mismas las condiciones financieras y especiales del préstamo en aras de valorar la conveniencia de su “*aprobación o improbación*”.

Sobre el análisis de las condiciones financieras del empréstito, que la misma exposición de motivos describe como muy “favorables” en especial porque no contiene comisión de compromiso (comisión sobre recursos no desembolsados), remitimos al Informe Económico que este Departamento se ha encargado de elaborar.

Valga aquí decir, que como es usual, los préstamos del BCIE resultan más caros con respecto a otros organismos internacionales³, pero que posiblemente resulten más baratos que el promedio de la deuda bonificada.

En cuanto a la penalización por terminación anticipada, nos referiremos a ello en el apartado siguiente, después de analizar el resto de las condiciones especiales.

Dado que el préstamo constituye una autorización abierta, y sin perjuicio del análisis concreto de las condiciones financieras, vale la pena destacar los siguientes aspectos:

Financiamiento previo a la elección concesionario

La decisión del Poder Ejecutivo ha sido someter a aprobación legislativa el endeudamiento antes del diseño definitivo de la obra.

No significa que el endeudamiento es para costear el “diseño”, sino que se ha optado por contar previamente con un monto parcial del financiamiento, como Aporte de Capital (CAPEX) del Estado para facilitar la recepción de mejores ofertas de concesión, que incluirán “*el diseño, construcción y operación*” del tren.

“... el crédito cuya aprobación se somete a consideración de la Asamblea Legislativa, tiene el objetivo de financiar el aporte estatal a la inversión de capital (CAPEX por sus siglas en inglés Capital Expenditure) del Proyecto (...) El nivel de inversión en el CAPEX es un factor crítico para este tipo de proyecto (...) En consecuencia, lo que se procura es que tanto el futuro concesionario como el Estado contribuyan razonablemente al financiamiento del CAPEX, con el propósito de hacer viable del desarrollo integral del Proyecto. Según ya se mencionó, este tipo de aportaciones encuentra amplio fundamento legal en la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos.

³ En apoyo de lo anterior y solo a manera de ejemplo: actualmente se encuentran en la corriente legislativa para su aprobación, otros dos contratos de préstamos suscritos con el Banco Interamericano de Desarrollo BID. Nos referimos a los expedientes legislativos 21.929 “*Convenio para el financiamiento de proyectos de inversión del Contrato o Programa de Infraestructura Vial y Promoción de las Alianzas Público - Privadas (Contrato No 4864/ OC CR)* por un monto de US \$350 millones; y el expediente No 21.930 “*Aprobación del Contrato de Préstamo 4871/OC – CR BID para financiar el Programa de Seguridad Ciudadana y Prevención de la Violencia*”. Ambos contratos han sido pactados en condiciones financieras iguales: Tasa base LIBOR a 3 meses + un margen de fondo de 0,12% + margen fijo del Banco de 0,80%, comisión de crédito o desembolso del 0,5%, y comisión de supervisión de 1% adicional, para un total de cargas financieras del 2,79% lo cual resulta inferior al aproximadamente 3,92% que incluye este préstamo BCIE. En el comunicado de prensa del propio BCIE, se estima la tasa en términos indicativos en 4,95%. Véase:

<https://www.bcie.org/novedades/noticias/articulo/bcie-aprueba-us5500-millones-para-tren-rapido-de-pasajeros-de-la-gran-area-metropolitana-de-costa-rica> (visitado el 15 de junio 2020).

Es importante señalar que este tipo de contribuciones estatales es usual y necesaria en materia de proyectos ferroviarios de pasajeros, pues la única manera de hacer viable el desarrollo de los proyectos dado el nivel de inversiones...”

El motivo por el cual se ha escogido precisamente este monto de US \$550 millones que constituyen este empréstito tampoco tiene una justificación técnica que haya sido acreditada ni en el contrato ni en el expediente, pero nos permitimos suponer que deberá responder a alguna relación con el costo total estimado de las obras.

Tampoco ha quedado acreditado, e incluso pareciera que todavía no existe siquiera certeza sobre cual será el modelo de asociación que se escogerá con el eventual concesionario, ni la proporción de costos que debe asumir el Estado como aporte por un lado y el concesionario por otro.

Incluso no hay certeza de cuánto será el aporte del concesionario, ni del plazo de la concesión, pero incluso se supone que el Estado deberá sufragar en parte la tarifa de los usuarios, todo dependiendo de la escogencia de las ofertas futuras que se lleguen a realizar mediante el proceso de licitación.

Ausencia de costos del endeudamiento por su aprobación actual

Teniendo en cuenta que esta autorización legislativa se trata de una autorización abierta, y que se estaría aprobando previamente a iniciar un proceso licitatorio para escoger el concesionario que comience a realizar el diseño y posterior construcción y puesta operación de las obras -proceso que puede tardar años- consideramos de suma importancia considerar los costos de aprobar el financiamiento en el momento actual.

Según dispone la Sección 15.09 del contrato, y como es usual, la vigencia corre a partir de que adquiera plena validez jurídica en la República de Costa Rica según lo establezca la ley mediante la cual la Asamblea Legislativa apruebe el empréstito. La norma de rige que contiene el proyecto es la usual: rige a partir de su publicación. De modo que la vigencia del contrato está correctamente referida a la aprobación legislativa.

Esto es muy importante porque entonces la Asamblea Legislativa puede decidir posponer o incluso atrasar la vigencia del contrato a la espera de realizar el proceso de licitación pública y la escogencia del concesionario. Por decirlo de otro modo: Se aprueba el contrato el día de hoy, pero la vigencia de la ley de aprobación se pospone para un año, dos años o cuando se considere oportuno.

Pero además es muy importante observar que la sola aprobación del contrato no genera gastos. Esto es así porque como bien se ha indicado el contrato no contiene cláusula de compromiso, o sea no se cobra ninguna comisión por tener reservados los fondos hasta tanto no se haga uso efectivo de ellos.

De hecho el contrato contiene una de las cláusulas más novedosas y convenientes que se haya podido prever, precisamente para no incurrir en costos de financiamiento mientras no se haga uso efectivo de los recursos porque supedita el plazo del contrato, incluido el plazo de gracia, al primer desembolso de recursos:

“Sección 3.02 Plazo

El plazo del Préstamo es de hasta veinticinco (25) años, incluyendo hasta cinco (5) años de período de gracia de amortización, contados a partir del primer desembolso de los recursos del Préstamo.”

Lo anterior significa que la sola aprobación del préstamo no solo no genera ningún costo para el país, sino que tampoco empieza a correr el plazo del contrato, lo cual es importante entendiendo que para poder hacer efectivo el primer desembolso falta realizar procesos que pueden tardar meses e incluso años.

El plazo empieza a correr con la puesta en servicio provisional de las obras

Incluso el plazo de contrato se ha fijado en forma condicional, para que no empiece a correr hasta tanto no se reciba a conformidad con la puesta en uso al menos provisional de la primera de las líneas ferroviarias de que consta el proyecto, según lo dispone la Sección 6.02 del contrato.

No hay plazo para la fecha de inicio y sí costos de retiro

El plazo empieza a correr con el primer desembolso y éste a su vez con la recepción de la primera línea en servicio provisional.

Son dos hechos condicionales ninguno de los cuales ni en su conjunto tiene una fecha fija. No hay un plazo máximo establecido en el Contrato para cumplir en algún tiempo dado dichas condiciones, lo cual además de extraño no deja de producir incerteza y esta asesoría lo señala no como un problema jurídico, pero sí como una situación que convendría aclarar mediante las consultas pertinentes con los representantes del mismo Banco.

No es posible que exista una disponibilidad de fondos “*ad infinitum*” ni que la posibilidad de hacer uso de los recursos del préstamo sea indefinida. Más bien, todo parece indicar que esa decisión de mantener la disponibilidad de los fondos en el tiempo parece supedita a la decisión unilateral del mismo Banco quien a su leal saber y entender deberá decidir según sea el caso y las condiciones del momento cuando el Proyecto debe considerarse como “*terminado*” o “*no realizado*”, en cuyo caso el país sí deberá asumir algunos cargos indemnizatorios.

Así lo establece expresamente el segundo párrafo del anteriormente citado artículo 6.02

“Sección 6.02 Plazo para inicio de los Desembolsos

A menos que el Banco autorice otra cosa por escrito, el Prestatario a través del Organismo Ejecutor deberá iniciar desembolsos en un plazo de hasta doce (12) meses, contado a partir de la emisión del Acta de Puesta en Servicio Provisional de cada tramo de la línea ferroviaria. De no cumplirse lo anterior, el BCIE podrá entonces, en cualquier tiempo, a su conveniencia y siempre que prevalecieren las causas del incumplimiento, dar por terminado este contrato mediante aviso comunicado al Prestatario, en cuyo caso cesarán todas las obligaciones de las partes contratantes, excepto el pago de comisión por seguimiento y administración y otros cargos adeudados por el Prestatario al BCIE.”

Como conclusión y a manera de recapitulación se tiene entonces que:

- Se propone la aprobación del financiamiento en forma abierta. Para constituir el aporte del Estado en un proceso licitatorio futuro.
- La aprobación del financiamiento sería previa a la escogencia del concesionario a desarrollar las obras
- Esta aprobación previa no genera costos. No hay cargo de compromisos por reserva de los fondos, y ni siquiera la aprobación hace correr el plazo.
- El plazo del contrato y los desembolsos se hacen depender de recibir a satisfacción la primera línea en servicio, al menos provisionalmente.
- Mientras esto no ocurra, el préstamo no genera gastos. Sin embargo, en caso de no concretarse el proyecto el país deberá asumir mínimo la comisión de seguimiento (0,40%) y cualquier otro gasto adicional que se haya generado (Sección 3.12) y eventualmente otros costos o penalización por terminación anticipada (Sección 3.16)

Aspectos de interés sobre los Estudios de Factibilidad del Proyecto

En este apartado nos referiremos de forma muy general y amplia a algunos aspectos de interés de los estudios de factibilidad del proyecto de construcción de un tren rápido de pasajeros para el GAM.

Este apartado perfectamente puede ser obviado por quien solo tenga estricto interés en analizar el contrato de préstamo presentado para su aprobación, y precisamente lo desarrollamos como corolario final al análisis de fondo, porque en estricto sentido jurídico no forma parte del expediente.

De hecho, como ya lo hemos mencionado, el contrato de préstamo es una autorización abierta y no tiene relación directa – no está incluida la descripción del proyecto de tren rápido de pasajeros-.

Lo anterior significa que el contrato de préstamo, al menos hipotéticamente, podría venir a ser un financiamiento parcial de cualquier proyecto de tren, por cualquier costo y cualquiera que sea el diseño que tenga, porque no se ha relacionado el contrato de préstamo con ningún diseño específico.

De hecho, la información respecto a las características que contendría el sistema propuesto (84 kilómetros, 47 estaciones, 10 intermodales, doble vía, cinco líneas) apenas se esboza y menciona en esos términos en la exposición de motivos del proyecto, y como ya se dijo, en ninguna parte del propio contrato de préstamo o sus anexos.

La información que existe actualmente sobre un Proyecto de Tren Eléctrico de la GAM es la que hace constar el INCOFER en su portal electrónico en la Sección de Proyectos Clave.⁴

Esta información es, al menos jurídicamente, absolutamente independiente del contrato de préstamo sometido a aprobación.

Dicho en otros términos: discutir, analizar o comentar la información existente, los *“Estudios de Factibilidad Técnica, Económico - Financiera, Ambiental, Social y de vulnerabilidad para la Construcción, Equipamiento, Puesta en marcha, Operación y Mantenimiento, bajo la modalidad de Concesión de Obra con Servicio Público, del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) de la Gran Área Metropolitana (GAM)”* es una discusión distinta a la del contrato de préstamo, porque no existe ningún ligamen directo o específico entre el contrato de préstamo y ese proyecto de tren en particular, al menos en términos jurídicos.

Sin embargo, es obvio que al menos en términos políticos los representantes del Poder Ejecutivo han relacionado el contrato de préstamo con ese proyecto en específico y así lo han hecho constar expresamente en las audiencias que se han presentado ante la Comisión Especial de Infraestructura que conoce la aprobación de esta iniciativa.

No corresponde a esta asesoría jurídica examinar asuntos propios de la técnica, que están fuera de su especialidad, y menos aún cuando esos estudios técnicos de otras materias no conforman parte del expediente legislativo.

No obstante, la valoración política de la conveniencia de aprobar o no el préstamo está ligada indudablemente a cuestiones de valoración del proyecto al que está destinado y de ese modo a la información con que se cuenta y los estudios realizados.

⁴ <http://www.incofer.gov.cr/trelectricogam/> (visitada el 11 de junio 2020)

Dado que existe un ligamen político entre el financiamiento y el proyecto propuesto por el INCOFER con los estudios que se hacen constar en su portal institucional, y que indudablemente el análisis de esos estudios forma parte de los aspectos de conveniencia y oportunidad al valorar la aprobación del empréstito esta asesoría se permite llamar la atención sobre algunos aspectos que podría calificar de sentido común - no técnico -, sobre los que recomienda ahondar o recabar explicaciones para mejor informar el criterio en aras de la toma de su decisión discrecional de conveniencia y oportunidad política.

Consultorías, gastos, y propuestas anteriores

Se ha indicado que el proyecto de tren rápido de pasajeros para la GAM (en adelante PTRP) es un proyecto “maduro” y expresamente en la exposición de motivos se afirma que *“ha cumplido con todo el ciclo de vida que debe llevar el desarrollar un proyecto de obra pública de esta naturaleza, cuenta con un estudio de prefactibilidad desarrollado en el año 2016 y un Estudio de Ingeniería de Valor del 2018...”*

De hecho en el Resumen Ejecutivo del Tercer Informe de Factibilidad Técnica elaborado por IDOM en este 2020⁵, cuando se da cuenta de la revisión existente de partida para el estudio que ellos realizan, se mencionan los siguientes:

- Estudio de Prefactibilidad del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros de la GAM, elaborado por L.C.R. Logística S.A. (noviembre 2016)
- Estudio de Factibilidad para la Implantación de un Sistema de Transporte Ferroviario en el Área Metropolitana de San José, elaborado por INECO⁶ (se desconoce y no se indica el año)
- Estudio de Factibilidad Técnico, Legal, Financiero y Ambiental para el Financiamiento y Gerenciamiento para la Concesión del Proyecto Tren Eléctrico Metropolitano Costa Rica, elaborado por ENGEVIX. (mayo 2009).
- Levantamiento Topográfico del derecho de vía del Gran Área Metropolitana, elaborado por el Instituto Costarricense de Electricidad en 2017 mediante tecnología LIDAR terrestre.

Como se menciona, algunos de estos estudios fueron revisados, de otros no consta la metodología, y solo se calibraron los resultados que constan en archivos cerrados (PDF) y otros incluso aunque se enumeran no se vuelven a mencionar ni sus metodologías o resultados, siendo el único que prácticamente no fue necesario “repetir” el levantamiento topográfico realizado por el ICE en 2017.

⁵ <https://drive.google.com/drive/folders/1GouBwrfCEuPe8np94S2w-8gquwmYNjWR> > 00 Resumen Ejecutivo (visitada el 12 de junio 2020).

⁶ <https://www.ineco.com/webineco/soluciones/proyectos/estudio-de-viabilidad-de-un-sistema-de-transporte-ferroviario-en-san-jos%C3%A9-gam>

Todos estos estudios previos realizados por consultorías al efecto han tenido sus costos, más o menos significativos, pero el asunto sobre el que esta asesoría plantea su observación es el siguiente:

Aunque se tiene noticia que a la fecha se han realizado cinco costosos estudios tendientes a desarrollar el PTRP a lo largo de más de 10 años, lo que cabe cuestionarse es si todos ellos o algunos de ellos pueden “integrarse” como etapas de un único proyecto definitivo o no, o si por el contrario son estudios independientes de proyectos y propuestas diferentes.

Lo anterior porque es de sobra conocido que el PTRP que se presenta ahora como definitivo, ha variado mucho y sustancialmente con el proyecto que se anunciaba de la Administración anterior, hace apenas dos años, cuando se llegó a afirmar incluso que el proyecto era de un tren “elevado” en viaducto para evitar el congestionamiento urbano.⁷

Según las declaraciones de la señora Presidenta Ejecutiva de INCOFER, ese proyecto fue dejado de lado a raíz del último estudio de IDOM, y da cuenta de estudios anteriores, independientes entre sí, que dan una idea, que si bien el estudio actual recoge y estudia las opciones anteriores, no son todos precisamente una sucesión continua de un único proyecto.⁸

Está clarísimo que un proyecto de esta envergadura debe necesariamente explorar las distintas opciones de costos y diseños, pero se trata precisamente de eso:

⁷ <https://www.crhoy.com/nacionales/alvarado-e-incofer-asumen-reto-de-impulsar-tren-elevado-a-un-99/> .
<https://www.larepublica.net/noticia/tren-elevado-buena-o-mala-opcion-para-el-transporte-urbano>

⁸ Asamblea Legislativa. Acta de la Sesión Extraordinaria de la Comisión Especial de Infraestructura (Expediente No. 20.993) del día 04 de diciembre de 2018. Comparecencia de la señora Elizabeth Briceño Jiménez, Presidenta Ejecutiva de INCOFER, pág. 6 y siguientes: *“De ahí, tenemos que ratificar otro hito importante, que era el hito técnico, en el Banco de Proyectos de Inversión Pública de MIDEPLAN está contemplado el proyecto, bajo el escenario de la pre factibilidad del gobierno anterior, el escenario 2A, este escenario lo que establece es sobre el derecho de vía actual, ser ese eje articulador del transporte público a través de esa columna vertebral, de este a oeste, un proyecto a doble vía, vía estándar, y sin embargo, todo ese proyecto lo contemplaba el escenario 2A, el 99% en viaducto, eso evidentemente, recibimos muestras de interés de muchas empresas interesadas en participar, sin embargo, el proyecto inicial hablaba de mil seiscientos millones, que eventualmente se visualizaba que iba a tener una inversión muchísimo mayor. No ajenos a las finanzas del país, se hizo un alto, para analizar las diferentes opciones que se han planteado, de cómo realizar un tren eléctrico en el GAM, teníamos también, además, un estudio realizado por la empresa INECO (...) También teníamos un estudio anterior, que había llegado a nivel de factibilidad, un proyecto un poco más pequeño, de unos veinte kilómetros, que establecía un primer anillo articulador, entre Heredia, San Pedro y Pavas, donde había llegado inclusive a nivel de cartel licitatorio de una concesión (...) es así, que a través del Fondo de Pre Inversión de MIDEPLAN, se contrata la empresa IDOM de España, y en mes y medio, realiza esta ingeniería de valor al proyecto, donde como les comentaba, toma de escenario base, el escenario 2 A del proyecto inscrito en MIDEPLAN, pero además hace un recuento de las otras dos opciones planteadas. (...) De ahí, de ese análisis sale como resultado, que la opción a nivel es una opción donde, en materia ambiental, las dos son muy parecidas, pero en los otros indicadores, tiene un peso mayor hacerlo a nivel...”*

proyectos y propuestas diferentes donde la propuesta actual parece ser resultado de una decisión derivada del último estudio elaborado por IDOM.

Lo que esta asesoría quiere hacer observar es que si el proyecto en su diseño o concepción básica ha cambiado tanto en tan poco tiempo, lleva a pensar que tampoco el estado actual es definitivo o que aun falta mucho detalle para la precisión del diseño definitivo, siendo esto un punto esencial, pues solo el diseño definitivo podrá arrojar una mejor precisión de los costos.

Mientras no se tenga una propuesta definitiva de diseño, sería ocioso hablar de costos. De la misma manera que se hablaba hace apenas dos años de un tren elevado en viaducto que podría costar 1.800 millones de dólares, hoy un tren a nivel cuesta 1.550 millones, pero faltan aspectos tan elementales de definición como determinar si los cinco grandes puentes serán habilitados a doble sentido, o si existirán tramos con una sola línea (como el Alto de Ochomogo).

La observación que impone el sentido común en este punto es que mientras el proyecto no tenga su diseño definitivo, ninguna estimación de costos es definitiva.

Costo del proyecto, gastos operativos, aportes del Estado

La falta de definición que existe en este tema basal es la que produce confusión con temas relacionados, todos referidos a temas de costos, principalmente la necesidad de eventuales aportes del Estado a la operación del tren.

Si se carece de una definición precisa del costo final de la obra, no se puede tener tampoco una del aporte del concesionario, y no se podrá estimar entonces en qué términos la demanda prevista podrá cubrir o no su inversión.

El referirse nuevamente a estos temas es prácticamente ocioso, pues se carece de una base sólida y definitiva para hacer cálculos.

En la exposición de motivos simplemente se esboza la posibilidad de que además del Aporte Estatal de Capital (CAPEX) el Estado también deberá subsidiar en alguna medida los gastos de operación (OPEX).

Se ha dicho incluso, de mantener una “horquilla” o un “margen de banda” que oscilaría entre los US \$50 y los US \$ 150 millones de dólares al año.⁹

Resulta obvio que un aporte estatal de US \$150 millones de dólares representa el pago en su totalidad de la obra (US \$ 1.500 millones) en diez años, haciendo

⁹ Así expresamente reconocido por la señora Elizabeth Briceño Presidenta Ejecutiva de INCOFER, nuevamente en comparecencia ante la Asamblea Legislativa, Comisión de Infraestructura, esta vez en Sesión Extraordinaria N0 17 del 02 de junio de 2020. Véase pág. 32. Información también recogida por la prensa nacional, a modo de ejemplo: <https://www.crhoy.com/nacionales/tren-electrico-estado-aportaria-entre-50-millones-y-150-millones-anuales/>

innecesario entonces el Aporte Estatal de 550 millones que contempla este préstamo, y la concesión que obtendría el concesionario por 30 años no tendría aporte económico, si acaso el precio del financiamiento.

Lo anterior trae varias interrogantes: o bien la obra no cuesta en realidad 1.550 millones, o jamás se puede pensar en aportes estatales que equivalen a su costo definitivo por 10 años, sin mencionar el aporte adicional que contempla este préstamo por un tercio de ese valor; o sencillamente, el proyecto no es rentable en su operación y se está proponiendo un costo que deberá ser subsidiado por el Estado.

Nuevamente, el sentido común impone señalar que cualquier proyección de costos es ociosa en el estado actual de las cosas.

Pero además, el tema de los aportes del Estado involucra otro tema sobre el que conviene llamar la atención y que desarrollamos a continuación:

Estimación de la demanda del servicio

Al igual que los costos del proyecto, la estimación de la demanda del servicio es fundamental pues de ella derivan la estimación de la rentabilidad y a su vez, la duración del contrato de concesión.

La estimación de la demanda es otra de las cuestiones que a simple vista exige mayor abundamiento y sobre lo que esta asesoría recomienda afinar explicaciones, pues se han generado informaciones que generan inconsistencias, sobre todo en lo referido a aportes estatales para costos de operación (OPEX).

En este caso sí se hace constar en la exposición de motivos del proyecto la estimación realizada por IDOM de 200 mil desplazamientos diarios, para un total de 50 millones de desplazamientos por año.

No pretende esta asesoría cuestionar los estudios técnicos de demanda, que en definitiva lo que han hecho es validar anteriores estudios (Logística 2016 y ENGEVIX 2009), tal como se afirma en la memoria respectiva, sino contrastar dicha información con dos cuestiones que a continuación se detallan.

Por un lado, la referida a la demanda actual del servicio. Según el dato más actual registrado, el INCOFER transportó en el 2018 un total de 3.188.193 pasajeros.¹⁰

¹⁰ Véase: INCOFER. Estadísticas Operativas del Segundo Semestre 2018. http://www.incofer.go.cr/wp-content/uploads/2019/04/INFORME_DE_ESTADISTICAS_OPERATIVAS_ANUAL_2018.pdf?x2802 (visitada el 15 de junio 2020). Estadística acumulada transporte de pasajeros por ruta. Página 12, Tabla No 9.

Lo anterior significa, que las estimaciones de demanda que se utilizan en el proyecto de 50 millones de desplazamientos por año representan un optimista escenario de crecimiento de aproximadamente el 1.500%

Este salto tan significativo en un punto esencial que determina la rentabilidad y la recuperación de la inversión del concesionario, conlleva por sí solo una exigida atención que merece la pena ahondar en explicaciones.

Por otro lado, si a lo anterior sumamos que los costos operativos del proyecto se calculan en US \$ 50 millones al año, y una tarifa similar a la actual, significaría que esa estimación de demanda cubriría los 50 millones de dólares anuales del costo operativo (un dólar por cada uno de los 50 millones de desplazamientos), haciendo de nuevo absolutamente innecesarios los aportes del Estado para subsidiar la tarifa y los costos operativos del proyecto.

Si se prevé la necesidad de aportes operativos del Estado se estaría implícitamente reconociendo que la estimación de demanda está muy sobrevalorada y también que el proyecto no tiene la rentabilidad que se afirma.

Téngase en cuenta que para justificar un crecimiento tan significativo de demanda no puede alegarse que el trazado de la ruta sea distinto al actual, y ni siquiera el desplazamiento de vehículos privados justificaría tal situación, pues si bien el proyecto prevé estaciones intermodales, esta característica solo se ha referido al transporte público y no hay ninguna propuesta específica para compatibilizar la demanda del servicio con el transporte privado.¹¹

Consideramos, por tanto, que más que “inconsistencias” la situación responde a ausencia de diseño y costos definitivos.

¹¹ Aún en las grandes ciudades donde el transporte ferroviario está concebido como una red que procura abarcar los núcleos más poblados (como contraposición al trazado “lineal” de nuestro servicio ferroviario) es del todo imposible que el acceso a una estación resulte cercano al domicilio de todos los habitantes, por lo que generalmente se concibe que las distintas estaciones sean a su vez grandes parqueos de vehículos privados, para facilitar el acceso “en la última milla”. Tal concepción se echa de menos en el proyecto actual, o alguna otra alternativa para la sustitución del vehículo particular que no contempla ninguna medida específica con este tipo intermodal de transporte.

III.- ANÁLISIS DEL ARTICULADO

Artículo 1.- Aprobación del contrato de préstamo No 2241

Este es el artículo de la ley de aprobación que dispone que el texto de referido contrato y sus anexos, forman parte integrante de la ley.

En este artículo se ejerce la potestad especial de control político derivada del artículo 121 inciso 15) de la Constitución Política.

Todo el análisis realizado anteriormente por el fondo, en realidad se refiere a este primer artículo de la ley de aprobación y del contrato de préstamo mismo, por lo que solo haremos referencia a lo siguiente:

Aunque en este artículo 1 expresamente se dice que el contrato de préstamo es para financiar el Proyecto “*Construcción, Equipamiento y puesta en operación de un Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana*” ya ha quedado establecido que dicho proyecto existe como “intención de hacer” más que como un diseño específico, por lo que el financiamiento está concebido como contrapartida nacional al aporte de capital inicial de un proyecto de concesión de obra pública con servicio público.

Su simple aprobación no genera costos ni hace correr el plazo¹², pero su aprobación y posterior desistimiento sí podría generar algún cargo.

La situación de que podría ser conveniente aprobar el préstamo, pero que existe un riesgo por la no realización eventual del proyecto, podría sin embargo ser salvado de un modo relativamente simple, como se expone a continuación:

Dado que el mismo contrato supeditó su vigencia a la legislación nacional, e incluso se pactó una vigencia a partir de un hecho condicional (la recepción en servicio provisional de la primera línea) se puede pensar que incluso también la vigencia del contrato podría asociarse a un hecho condicional, como sería una condición especial de la normativa del rige de esta aprobación legislativa.

El proyecto tal como ha sido presentado a la Asamblea para su aprobación contiene la norma común del rige “*a partir de su publicación en el Diario Oficial*”.

¹² En declaraciones a la prensa nacional, el representante del BCIE ha dejado totalmente claro que no hay plazo para la aprobación: <https://www.crhoy.com/nacionales/los-escenarios-de-los-550-millones-para-tren-electrico-esto-es-lo-que-dice-el-bcie/?preview=true>

Tal disposición podría ser pospuesta en el tiempo por un plazo fijo, e incluso someterla a una condicionalidad como podría ser la declaratoria en firme del concesionario para realizar el proyecto.

Como quiera que sea, y tal como ha quedado indicado anteriormente, la aprobación del contrato no presenta problemas jurídicos.

Artículo 2.- Administración de los recursos. Caja Única.

Dispone que la administración de los recursos se realizará conforme con el principio de Caja Única del Estado, lo cual no solo no tiene problemas jurídicos sino que es conforme con el principio constitucional (artículo 185 de la Constitución Política) por lo que de todas maneras, operaría en esa forma aunque no se indicara expresamente.

Artículo 3.- Exención de pago de impuestos para formalización de financiamiento

Esta norma es absolutamente común y tradicional en este tipo de contratos de empréstito e igualmente responde a un principio jurídico de inmunidad fiscal del Estado, pues no tiene sentido que el Estado pague impuestos por sus actuaciones, o lo cobre a terceros en operaciones relacionadas, que igualmente le terminarán siendo trasladados por ese motivo. No tiene problemas jurídicos de ningún tipo.

Artículo 4.- Principios de contratación administrativa

Excluye la aplicación común y la sustituye por las propias políticas del Banco para la adquisición de bienes y servicios con recursos del préstamo, las cuales sin embargo son conformes con los principios constitucionales que rigen la materia por lo que no presenta problema de ningún tipo. Esta norma es usual en todos los contratos de préstamo con organismos internacionales.

Artículo 5.- Incorporación de recursos en el presupuesto ordinario

Esta norma realmente no tiene sentido o es jurídicamente innecesaria, pues pretende ser una modificación presupuestaria para permitir incorporar los recursos provenientes del préstamo vía decreto, pero las modificaciones presupuestarias solo pueden tener una vigencia anual.

En el pasado se ha admitido esta posibilidad jurídica respecto de autorización de colocación de bonos de deuda en el mercado internacional, pero solo en el sentido que constituyen una “modificación de fuente” de los recursos del presupuesto.

Si la ley que autoriza la colocación de bonos se considera una modificación presupuestaria de fuente de los recursos, entonces posteriormente la identificación de las partidas a sustituir se realiza por vía decreto.

Este caso es distinto, porque más que una modificación de fuente lo que existiría aquí es una partida totalmente nueva de ingresos (relacionada con una de gastos que sería el pago al concesionario) si bien autorizada por esta misma ley de aprobación que constituiría teóricamente en ese sentido una “ley presupuestaria” de incorporación de recursos.

Sin embargo, decimos que es innecesaria porque la vigencia de las leyes presupuestarias es anual, y los recursos de este préstamo, en caso de que fuera aprobado, no ingresarían hasta tanto no se cumplan las condiciones de vigencia tanto del contrato mismo como para el giro del primer desembolso, lo que significa un proceso de licitación pública, escogencia de un concesionario, realización de diseños, construcción y puesta en servicio al menos provisionalmente de la primera línea del tren, proceso que claramente superará el año de vigencia de cualquier ley presupuestaria que se pretenda modificar mediante esta aprobación.

Siendo así, los recursos tendrán que ser incorporados efectivamente mediante una ley de presupuesto o una modificación presupuestaria el año en que se reciban, pues no se puede pretender darle un valor indefinido a la presente ley de aprobación como modificación presupuestaria en abstracto y a futuro a cualquier ley especial de este tipo.

De modo, que aun admitiendo que no tuviera problema jurídico, su efecto quedaría limitado a la anualidad de su vigencia y siempre será necesario contar con una ley presupuestaria que incorpore los recursos en el tiempo o año en que efectivamente se reciban, razón por la cual decimos que este artículo es inefectivo y por tanto innecesario.

IV.- ASPECTOS DE PROCEDIMIENTO LEGISLATIVO

Votación

Este proyecto requiere para su aprobación del voto afirmativo de dos terceras partes del total de votos de los miembros de la Asamblea Legislativa (38 votos), según lo dispone el artículo 121 inciso 15) de la Constitución Política.

Delegación

Este proyecto NO puede ser delegado a conocimiento de una Comisión Legislativa con Potestad Plena, en consecuencia, debe ser conocido y votado necesariamente en el Plenario Legislativo.



Consultas Preceptivas

- Instituto Costarricense de Ferrocarriles INCOFER
- Banco Central de Costa Rica

Elaborado por: grs
/*Isch//25-6-2020
c. archivo