

De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL), de acuerdo con la versión electrónica suministrada.

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**PROYECTO DE LEY**

**AUTORIZACIÓN PARA FINANCIAR EL URGENTE MEJORAMIENTO DE LA  
INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE CALDERA.**

**JOSÉ FRANCISCO NICOLÁS ALVARADO**

**DIPUTADO**

**EXPEDIENTE N° 23.629**

**PROYECTO DE LEY**  
**AUTORIZACIÓN PARA FINANCIAR EL URGENTE MEJORAMIENTO DE LA**  
**INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE CALDERA.**

**Expediente N° 23.629**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El Exsecretario de Consejo de Concesiones advirtió la semana pasada, concretamente el 6 de enero, en un diario de circulación nacional que, ampliar el contrato a concesionario actual por cinco años “va a complicar más” la situación del saturado puerto de Caldera.

Como costarricense y particularmente como puntarenense, este tema me ha resultado particularmente alarmante, pues no se puede entender la razón por la cual teniendo una instalación portuaria que requiere mejoras, pero que es altamente rentable, el gobierno se empeñe en concesionarla de manera inmediata con el mismo concesionario que la ha dejado deteriorar, sin advertir, ni proponer con diligencia las mejoras necesarias y que ahora tenga que beneficiarse de su avidez y falta de previsión, con una extensión contractual de cinco años para hacer lo que debió haber materializado durante su gestión.

Por distintos medios, los legisladores nos hemos informado de la cuantía que se estima necesaria para el funcionamiento en condiciones aceptables de las instalaciones portuarias, la cifra que se ha divulgado es de cuarenta millones de dólares.

Lamentablemente, el gobierno viene manejando el tema como si la única alternativa para mantener estas importantísimas instalaciones en funcionamiento, es la ampliación de la concesión a los actuales operadores por cinco años más. Como si

merecieran nuestra confianza o un premio por su negligencia en la conservación y actualización de la central portuaria.

Por el contrario, deberíamos actuar como se hizo con la compañía a cargo de la revisión técnica vehicular que, enriqueciéndose de manera desmedida por sobre las inversiones realizadas y premiada con una extensión que no merecía por diez años, fue removida de la gestión que realizaba y ahora los costarricenses tenemos una tarifa bastante menor por el mismo servicio. Pues esa misma conducta es esperable de la administración del puerto de Caldera, sin amiguismos, ni cualquier tipo de consideraciones alejadas del interés público, debe procederse a la reparación y acondicionamiento de la terminal con urgencia. Por el momento la prioridad está en encontrar una salida a esas urgentes reparaciones y mejoras y el obstáculo principal lo constituye el financiamiento de estas obras, que como dicho atrás, se han estimado en cuarenta millones de dólares americanos.

Por esa razón, presento este proyecto de ley para que, utilizando exactamente el mismo mecanismo que aprobamos para los llamados “eurobonos”, permitamos que el gobierno coloque esa cifra en títulos, en las mismas condiciones aprobadas hace un mes, y de esa manera tener los recursos para iniciar con el proceso de puesta al día del muelle y sus requerimientos adicionales.

Cabe destacar que mantenemos las disposiciones referentes a la prohibición de desvío de los recursos para propósitos distintos del plan de inversión que, técnicamente elabore el Instituto de Puertos del Pacífico INCOP, así como destinamos las utilidades generadas por la recaudación de las actividades a la amortización de este financiamiento. Claro está, que el pago de las obligaciones corresponderá al Ministerio de Hacienda como emisor de los títulos, pero éste será apalancado internamente por las utilidades de la actividad portuaria.

Otro elemento importante es que autorizamos al Poder Ejecutivo para suscribir una operación crediticia con un banco, gobierno u organismo financiero internacional por

el mismo monto, para que, en iguales o mejores condiciones que las autorizadas en la ley, proceda a suscribir un crédito con el que pueda pagar la emisión de bonos que se autoriza y, con ello disminuir la carga financiera del puerto en el futuro próximo, por las vías de la ampliación del plazo, incluido un período de gracia, y la disminución de la tasa de interés. Dicha autorización se hace con la salvedad de que las condiciones de dicha operación deben ser iguales o mejores que las autorizadas en la ley y que el ejecutivo queda obligado a informarlo a la Asamblea Legislativa.

En el INFORME FINAL DE LABORES<sup>1</sup> de la SECRETARÍA TÉCNICA, el Secretario Técnico del CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES Eduardo Chamberlain Gallegos indicó que:

*“el CNC y el INCOP convinieron en trabajar de la mano para tener un nuevo concesionario en el primer semestre de 2026 para lo cual, ya el INCOP había entablado negociaciones con la International Finance Corporation (IFC) del Banco Mundial, quienes financiarían los estudios preliminares, seleccionarían un grupo de consultores técnicos, se prepararía la debida diligencia del proyecto, su socialización y mercadeo, hasta llegar a una licitación pública y el cierre contractual, para lo cual se calculan entre 36 y 42 meses para todo el proceso, que tendría un costo base de alrededor de ±\$1 millón más ±\$2.8 de honorarios de éxito. Como queda claro, el plazo está muy comprometido con la fecha de expiración del contrato actual, de ahí que se analizó la posibilidad de extender el plazo al concesionario actual unos 30 meses, a cambio de que ejecute ±\$40 millones en obras paliativas o de mitigación que deberían hacerse con la extensión, y con una cláusula de terminación anticipada, para que exista la opción de hacer la transición hacia el nuevo concesionario apenas esté seleccionado. El CNC no recomienda esta opción de extensión del contrato al concesionario actual porque va a complicar mucho la selección del nuevo operador, y le encarecerá su entrada en caso de que se quiera reemplazar antes de la extinción de su contrato. Además, las obras de mitigación no se pueden ejecutar tan rápidamente, por lo que no hay mayor diferencia, y sería mejor estructurar el nuevo contrato para que incluya un paquete sustancial de obras para ser desarrolladas en los primeros años de la nueva administración.”*

---

<sup>1</sup> Chamberlain Gallegos, Eduardo. INFORME Final de Labores del Secretario Técnico del CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES. Setiembre 2022. Págs.32-33

Coincidimos completamente con el razonamiento del señor Chamberlain y por ello impulsamos esta iniciativa, para que esas mejoras puedan correr por cuenta del gobierno de la República, mediante este financiamiento que se propone, de manera que no se presenten obstáculos innecesarios en la próxima concesión y se elimine cualquier sospecha de favoritismo partidario o de compromiso económico, en aras de la mayor transparencia en el proceso de adjudicación y de evitar cualquier demora en la licitación.

Por ello, se autoriza al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico INCOP a utilizar, para la mejora de los accesos de la terminal portuaria los terrenos necesarios del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, INCOFER, y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Se trata de una autorización de uso inmediato, de manera que se eviten dilaciones. Por otra parte, se limita este uso exclusivamente a los accesos de la terminal, con lo que queda excluido el uso abusivo de esta autorización y, finalmente, se fija la obligación al INCOP de inscribir las modificaciones registrales pertinentes para ordenar la propiedad pública de acuerdo a su respectivo titular.

En concordancia con la reciente disposición aprobada por el Poder Ejecutivo en la reforma del Decreto Ejecutivo “Reglamento General sobre los Procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) N° 31849-MINAE-S-MOPT-MAG-MEIC” tenemos que en el artículo 4° bis, inciso 2., se indica que quedan excluidos del Estudio de Impacto Ambiental ante la SETENA: *“Las actividades, obras o proyectos de mejora, reconstrucción y reparación, que se ejecuten en infraestructura pública”*. Con el propósito de recoger ésta orientación a nivel legal, incluimos en el artículo 12 de la ley la exoneración de las obras relativas a la reparación, reconstrucción y mejora del puerto de Caldera, considerando en primer lugar que las evaluaciones respectivas a la construcción de la obra fueron hechas para la construcción inicial y que, en segundo lugar, la última versión del reglamento continúa dejando estas obras sujetas a los controles ambientales establecidos por las Municipalidades, el

Ministerio de Salud, el Ministerio de Agricultura y Ganadería, el Ministerio de Obras públicas y Transportes y el Ministerio de Ambiente y Energía y con cualquier mecanismo voluntario para mejorar el desempeño ambiental.

En el mismo espíritu de velar por la celeridad de las obras, se agrega una norma que excluye este financiamiento de la aplicación de las normas limitantes en materia de inversión originadas en la Ley 9635, Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018, mediante la adición de un nuevo inciso k) al artículo 6°, que exime de la aplicación de esa ley a los fondos provistos en la presente normativa.

Por las razones anteriores, solicito a sus señorías la aprobación del presente proyecto de ley.

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA  
DECRETA:**

**AUTORIZACIÓN PARA FINANCIAR EL URGENTE MEJORAMIENTO DE LA  
INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DE CALDERA.**

**ARTÍCULO 1- Autorización al Poder Ejecutivo para emitir títulos valores en el mercado internacional**

De conformidad con el inciso 15 del artículo 121 de la Constitución Política, se autoriza al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Hacienda, para que emita títulos valores que sean colocados en el mercado internacional, conforme a las especificaciones de la presente ley, con el fin de financiar exclusivamente las obras urgentes e indispensables para el funcionamiento adecuado del puerto de Caldera, que serán definidos conjuntamente por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, otorgándole prioridad dentro de la lista del banco de proyectos de ese ministerio.

Con el fin de mejorar las condiciones en términos de plazos y/o tasa de interés efectiva obtenida en esta emisión, el Poder Ejecutivo buscará financiamiento bancario en gobiernos, bancos u organismo financieros internacionales con el propósito de cancelar ésta colocación de bonos siempre que consiga mejorar las condiciones en que se obtendrían dichos recursos y queda autorizado a suscribir dicho crédito, siempre que las condiciones negociadas sean mejores que las obtenidas con la colocación de los títulos emitidos mediante esta autorización legislativa, informándolo de previo a esta Asamblea Legislativa.

**ARTÍCULO 2- Monto autorizado para la emisión de títulos valores**

El monto autorizado en el artículo anterior es hasta de US\$40.000.000 (cuarenta millones de dólares), el cual podrá colocarse en dólares, moneda de uso común de los Estados Unidos de América, o su equivalente en cualquier otra moneda. Ese monto se colocará en un único tracto.

### **ARTÍCULO 3- Autorización para gestionar títulos valores**

El Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Hacienda, podrá canjear, consolidar, convertir, renegociar y/o realizar cualquier otra forma de gestiones de las colocaciones y los respectivos vencimientos de títulos valores ejecutados en el mercado internacional, siempre y cuando derive en un beneficio para la gestión del portafolio de pasivos del Gobierno Central, en términos de tasas de interés, alargamiento de plazos, disminución de riesgos financieros y otros que se generen dentro de la práctica internacional de gestión de la deuda y resulten favorables para el mejoramiento de las finanzas públicas.

### **ARTÍCULO 4- Tasas de interés y plazos de vencimiento**

El rendimiento de los títulos autorizados por esta ley deberá ser compatible con la curva de rendimiento de los bonos del Tesoro de los Estados Unidos, más un máximo de 750 puntos base para el plazo respectivo de emisión.

Los plazos de vencimiento de los títulos autorizados por esta ley deberán ubicarse a un mínimo de cinco años. Las demás características de los bonos las podrá fijar el Gobierno, de acuerdo con las sanas prácticas bursátiles en la materia, con base en las experiencias pasadas y de conformidad con la calificación de riesgo soberano del país que se encuentre vigente al momento de las respectivas emisiones.

Independientemente de que los títulos se coloquen con prima o descuento, el rendimiento al vencimiento con el cual serán vendidos no podrá superar las condiciones máximas de tasas de interés definidas en esta ley.

## **ARTÍCULO 5- Autorización de formalización de las operaciones de financiamiento internacionales**

El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, queda autorizado para que suscriba los contratos, los convenios, las garantías y cualesquiera otros documentos necesarios para la formalización de las operaciones de financiamiento internacional autorizadas en esta ley, así como para realizar todas las acciones requeridas conforme a la práctica internacional para ejecutarlas. Además, podrá llevar a cabo todas las actuaciones necesarias durante el plazo de vigencia de los títulos valores para realizar los pagos que correspondan.

La emisión en los mercados internacionales se estructurará de forma tal que permita obtener el menor costo posible, incrementar la base de inversionistas extranjeros, ampliar las fechas de vencimiento de las emisiones, disminuir los intereses, mitigar el riesgo del portafolio y promover la mejora en la calificación internacional de la deuda soberana.

El Ministerio de Hacienda deberá tomar las medidas necesarias y valorar los instrumentos financieros que le permitan mitigar la exposición a los riesgos que se generen.

## **ARTÍCULO 6- Contratación de la colocación y el servicio de los títulos**

Se autoriza al Ministerio de Hacienda para que, en representación del Poder Ejecutivo, contrate la colocación y/o el servicio de los títulos que esta ley autoriza emitir dentro de la autorización contenida en los artículos 6° y 7° de la ley 10.332 y para que realice todos los pagos que durante la vigencia de los títulos valores se requieran.

## **ARTÍCULO 7- Garantías externas a las emisiones**

El Ministerio de Hacienda podrá contratar las garantías, los avales y los instrumentos similares que requiera para las emisiones de títulos valores de deuda externa, con el propósito de lograr mejores condiciones en términos de tasas y/o plazos, de acuerdo con las mejores prácticas internacionales, siempre y cuando implique un mejoramiento en las finanzas públicas.

Se autoriza al Ministerio de Hacienda para que suscriba los contratos correspondientes para este tipo de operaciones, incluyendo, entre otros, contratos de garantía, reembolso, contragarantías o similares, así como dar cumplimiento a todas las obligaciones de pago que surjan a favor de las entidades que otorguen dichas garantías, ya sea en virtud de cualesquiera de los contratos arriba mencionados o por subrogación, siempre que dichas obligaciones de pago tengan términos y condiciones financieras similares a las de la respectiva emisión de valores. Para la suscripción de los contratos que se requieran, en virtud de la activación de las garantías, no será necesaria la aprobación legislativa.

#### **ARTÍCULO 8- Régimen jurídico de las contrataciones**

A las contrataciones previstas o autorizadas en esta ley no se les aplicarán los procedimientos ordinarios de concurso dispuestos en la Ley 9986, Ley General de Contratación Pública, de 27 de mayo de 2021, excepto en cuanto a que sí deberán regirse por los principios de la actividad contractual del Estado.

#### **ARTÍCULO 9- Exoneraciones**

Se exoneran del pago de cualesquiera impuestos, tasas, contribuciones o derechos, los actos requeridos para formalizar las operaciones autorizadas en esta ley, así como la inscripción de esos documentos.

Asimismo, se exoneran del pago de cualesquiera impuestos, tasas, contribuciones, derechos o retenciones, los pagos destinados a atender las obligaciones resultantes de la emisión y colocación de los títulos autorizados por la presente ley.

#### **ARTÍCULO 10- Utilización de los recursos y sus sanciones**

El Poder Ejecutivo deberá utilizar los recursos obtenidos en virtud de las emisiones autorizadas por esta ley, con la finalidad exclusiva de construir las obras urgentes para el correcto funcionamiento del puerto de Caldera, de acuerdo al plan de inversión elaborado por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP.

El desvío o la utilización de los recursos autorizados por la presente ley, en fines distintos de los expresamente indicados, será sancionado según lo dispuesto por la Ley 7428, Ley Orgánica de la Contraloría General de la República, de 7 de setiembre de 1994; la Ley 4573, Código Penal, de 4 de mayo de 1970; la Ley 8131, Ley de la Administración Financiera de la República y Presupuestos Públicos, de 18 de setiembre de 2001 y la Ley 8422, Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública, de 6 de octubre de 2004.

#### **ARTÍCULO 11- Autorización**

Se autoriza al el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, INCOP, a utilizar terrenos públicos, sean estos del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, INCOFER, o del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, MOPT, para mejorar los accesos a la terminal portuaria de Caldera. Esta autorización le permite el uso de suelo con la simple comunicación a la entidad pública titular. Las modificaciones de la titularidad de los bienes registrales para adecuar la propiedad a los nuevos usos correrán por cuenta del INCOP con fundamento en esta ley.

#### **ARTÍCULO 12- Reforma**

Reformase la Ley 9635, Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, de 3 de diciembre de 2018. El texto es el siguiente:

“Artículo 6- Excepciones. Quedan exentas del ámbito de cobertura del presente título, las siguientes instituciones: [...]

*k) El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, únicamente en lo que corresponde a los recursos obtenidos por la emisión de títulos por cuarenta millones de dólares autorizada por ley, para la modernización del puerto de Caldera.”*

Rige a partir de su publicación.

---

**JOSÉ FRANCISCO NICOLÁS ALVARADO**

**DIPUTADO**

**El expediente legislativo aún no tiene Comisión asignada**