

## ASAMBLEA LEGISLATIVA

Los suscritos diputados y diputadas integrantes de la Comisión Especial de la Provincia de Cartago, que se encargará del análisis, investigación, estudio, dictamen y valoración de las recomendaciones pertinentes en relación con la problemática social, económica, empresarial, agrícola, turística, laboral y cultural de la Provincia de Cartago, con el objetivo de estimular el desarrollo de la pequeña y mediana empresa, fomentando nuevos empleos y mejorando las condiciones socio-económicas de los pobladores de dicha provincia, incluyendo el estudio de toda la legislación referente y el dictamen de expedientes de ley, expediente legislativo N.º 23.116, rendimos el presente INFORME AFIRMATIVO UNÁNIME sobre el expediente N° 23.326. “Investigación sobre el proyecto de construcción del corredor vial San José-Cartago a propósito de los múltiples retrasos, sobrecostos, riesgos legales y de infraestructura y problemas de avance en el proceso de ampliación de esa ruta nacional”, de conformidad con las siguientes consideraciones:

### I. ANTECEDENTES

1. Que en la SESIÓN EXTRAORDINARIA N°03 del jueves 18 de agosto de 2022 se abrió expediente de investigación con un plazo de seis meses calendario prorrogables sobre el proyecto de construcción del Corredor Vial San José-Cartago a propósito de los múltiples retrasos, sobrecostos, riesgos legales y de infraestructura y problemas de avance en el proceso de ampliación de esa ruta nacional.
2. Que mediante la moción N° 05-03, se dio apertura a la investigación y fue aprobada con seis votos a favor y ninguno en contra.
3. Que la moción de apertura de la investigación describe los siguientes hechos generadores:
  - a) El corredor vial San José Cartago comprende tres tramos:
    - i. Tramo desde la rotonda de Zapote, en la ruta N° 215 hasta el entronque de las rutas N° 221, N° 252 y N° 2, carretera Florencio del Castillo;
    - ii. Tramo de la carretera Florencio del Castillo;
    - iii. Tramo desde el cruce de la entrada de Cartago hasta el puente del Río Purires en San Isidro de El Guarco.
  - b) En septiembre de 2021, la empresa MECO anunció su anteproyecto de concesión por veinticinco años que comprendía una obra de \$410 millones por 22km, sin incluir los tramos entre La Lima y el restaurante El Quijongo, en El Guarco y el tramo entre Taras y La Lima (2.8km). Lo anterior, porque esas obras se adjudicaron en un concurso aparte al consorcio H Solís - Estrella.
  - c) La orden de ejecución del proyecto Taras-La Lima se emitió en diciembre de 2020, con el objetivo de construir pasos a desnivel en los cruces de Taras y La

Lima, además de una intervención integral en los 2.8 km de carretera con 850 días de plazo estipulado en el contrato. En ese momento las autoridades dijeron que las obras deberían comenzar en diciembre del 2020 y estar listas en el primer semestre de 2023 para atender el flujo de más de 40.000 vehículos que pasan por ahí cada día. El financiamiento sería de \$57.9 millones provenientes de un crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

**d)** A la fecha de inicio del expediente de investigación el avance de las obras físicas en el proyecto vial Taras-La Lima en Cartago es de apenas un 9%.

**e)** El informe LM-INF-EIC-D-0007-2021 del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) recopiló resultados de 23 carreteras en estado de urgencia y, en primer lugar de gravedad, se colocó a la carretera Florencio del Castillo. Lo anterior por las “prácticas constructivas inadecuadas” realizadas por la empresa H Solís, “Sobrecostos porque se colocó una capa cuantiosa de asfalto, y mal inventario de necesidades. Al inicio no tenían verificadora de calidad” y “Deficiencias del pavimento para soportar las cargas de los vehículos, particularmente vehículos de carga”.

**f)** La Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso, Ley N° 9397 del 14 de septiembre de 2016, no ha sido puesta en práctica por el Poder Ejecutivo.

**g)** La falta de mantenimiento y conservación de todo el corredor vial, así como de los insumos necesarios para dar la seguridad requerida en la carretera, adquiere relevancia primaria para esta comisión.

## **II. NATURALEZA JURÍDICA Y FUNCIONAL DE LAS INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS**

Las comisiones especiales de la Asamblea Legislativa tienen la facultad de actuar como un órgano político representativo y constitucional. Las actuaciones de estas comisiones tienen potestad de generar consecuencias de índole político y de emitir recomendaciones que podrán constituirse en insumos relevantes para las partes e instituciones que se relacionen con los hechos investigados.

Al respecto, la Constitución Política de la República de Costa Rica establece lo siguiente:

“ARTÍCULO 121.- Además de las otras atribuciones que le confiere esta Constitución, corresponde exclusivamente a la Asamblea Legislativa: (...) 23) Nombrar Comisiones de su seno para que investiguen cualquier asunto que la Asamblea les encomiende, y rindan el informe correspondiente. Las Comisiones tendrán libre acceso a todas las dependencias oficiales para realizar las investigaciones y recabar los datos que juzgue necesarios. Podrán recibir toda clase de pruebas y hacer comparecer ante sí a cualquier persona, con el objeto de interrogarla; (...).”

Asimismo, la función investigadora y el control político que pueden desarrollar las comisiones investigadoras se fundamentan en el Reglamento de la Asamblea Legislativa, que en su artículo 90 establece que:

“ARTÍCULO 90.- Comisiones Especiales. Son Comisiones Especiales: Las referidas en el inciso 23) del artículo 121 de la Constitución Política, las que actuarán conforme a las disposiciones de la Carta Magna, así como aquellas que nombre la Asamblea para el estudio de un asunto determinado o el cumplimiento de una misión.”

Respecto a las solicitudes de información que realiza la Comisión durante su labor y el requerimiento de funcionarios y particulares, los artículos 111 y 112 del Reglamento de la Asamblea Legislativa dictan que:

“ARTÍCULO 111.- Solicitud de informes a las instituciones del Estado Las comisiones permanentes y especiales, por medio de sus presidentes, y los diputados, en forma personal, podrán solicitar toda clase de informes a las instituciones del Estado. Dichas solicitudes deberán ser atendidas con prontitud y de manera prioritaria por las instituciones y los funcionarios requeridos.”

“ARTÍCULO 112.- Requerimiento de funcionarios y particulares: Corresponde al Presidente de la Comisión, previa moción aprobada al efecto, requerir la presencia de aquellos funcionarios y particulares cuya comparecencia en la comisión se considere necesaria para la decisión del asunto que se discute, con el propósito de que sean interrogados por los diputados. Toda persona deberá asistir al ser convocada, salvo justa causa, y, en caso de renuencia, será conducida por la Fuerza Pública. La persona citada podrá asistir acompañada de un abogado, y negarse a declarar en los casos en que así la faculte la Constitución o la ley, y cuando se trate de asuntos diplomáticos, jurisdiccionales o militares pendientes. El Presidente de la Comisión tomará juramento a las personas que asistieren, conforme con el Código de Procedimientos Penales. En caso de que faltaren a la verdad, se aplicarán las sanciones previstas en el Código Penal, de acuerdo con las disposiciones generales del Código de Procedimientos Penales.”

En este sentido, el voto de la Sala Constitucional N°4562-99 señaló:

“(…) La potestad de investigación legislativa, tiene como finalidad general, servir de instrumento a la Asamblea para que ejerza en forma más eficaz, las funciones que la propia Constitución le ha otorgado -entre ellas el control político-, cuando para ello, se requiere investigar un determinado asunto. Nótese que no se trata de un estudio, sino de una investigación propiamente, pues en el primer caso no estaríamos en presencia de las comisiones establecidas en el inciso 23) del artículo 121 de la Constitución Política, sino del otro tipo de investigaciones especiales previstas en el Reglamento de la Asamblea Legislativa. En resumen, las comisiones de investigación derivan su potestad de la Constitución Política y pueden cumplir diversas funciones, entre las que destaca la de control político. Esta potestad de investigación está íntimamente relacionada con la naturaleza misma de las

Comisiones, a la que dada la multiplicidad de objetos y funciones que cumplen esos órganos, es versátil, en el tanto cumplen diversas finalidades (...).”

Al respecto debe tomar en cuenta que el artículo 2 de la Constitución Política establece que "la soberanía reside exclusivamente en la Nación". De esta forma, al ser la Asamblea Legislativa el órgano en quien es delegado este poder de representación popular, todas sus actividades, en el ejercicio de la fiscalización, control y vigilancia de las actividades de los Poderes Públicos se desarrollan en virtud de dicha representación.

Las Comisiones Especiales Investigadoras parlamentarias se enmarcan en el ejercicio del Control Político, función intrínseca a la Asamblea Legislativa. Su naturaleza jurídica nace del seno de la propia Constitución y se instituye expresamente en el inciso 23 del artículo 121 de la Constitución Política la cual establece como atribución del parlamento "Nombrar Comisiones de su seno para que investiguen cualquier asunto que la Asamblea les encomiende, y rindan el informe correspondiente".

El objetivo fundamental del control político es garantizar que las acciones de la administración pública y las de todas las personas funcionarias públicas se encuentren sujetas al marco de la legalidad, a los principios de racionalidad, oportunidad, prudencia, corrección, probidad y eficiencia, y respondan a criterios de oportunidad y convivencia. Así, es parte del ejercicio de pesos y contrapesos que demanda el adecuado equilibrio en el desarrollo del ejercicio de los poderes públicos, pues representa el sometimiento de todas las autoridades al ordenamiento jurídico.

Hay diversas actividades parlamentarias en las que el control político se concreta; sin embargo, cuando este se materializa a través de las comisiones especiales investigadoras, se presenta en su máxima expresión, ya que ellas no solo pretenden esclarecer hechos de interés general, sino que procuran concentrar la atención de toda la sociedad para informar, educar y advertir sobre las consecuencias y responsabilidades negativas individuales o colectivas que puede generar el hecho social investigado, lo que lo determina un mecanismo de control social informal.

Desde el inicio de la investigación, la comisión reconoció que se encontraba en el centro de la opinión pública, lo cual se asumió con responsabilidad, no desaprovechando la oportunidad para sacar a la luz información, que se suma a los esfuerzos del Poder Judicial y la prensa para suministrar a la opinión pública hechos ocultos que revelan una realidad ávida de ideas y propuestas de mejora en un aspecto fundamental para el desarrollo del país como lo es la construcción de infraestructura pública.

Ahora bien, la jurisprudencia constitucional es conteste al señalar que las comisiones especiales investigadoras poseen amplias facultades para el ejercicio de sus funciones, solo encontrando límites en los derechos fundamentales, en la

separación de poderes y en la propia Constitución Política. Es la misma Sala Constitucional la que ha determinado que su adecuada configuración debe atender los principios democráticos y de pluralismo, y que durante su ejercicio deben ser vigilantes del apego a los principios de publicidad, transparencia y separación de funciones.

Llegado a este punto, es conveniente aclarar que la naturaleza de la investigación parlamentaria no es similar a la investigación judicial, dadas sus competencias diferenciadas. La primera persigue esclarecer hechos que han sido de conocimiento público y que han despertado el interés de la colectividad; si bien no pretende producir un efecto sancionatorio de índole penal o administrativo, sí promueve una reprensión de orden moral y política al exponer los hechos de quienes han participado en eventos reprochables ante la opinión pública, indiferentemente de si sus conductas puedan representar o no un delito.

No obstante, no está vedado que el Parlamento funja, cuando tácitamente lo determine el pleno, como agente indirecto del ejercicio de la jurisdicción penal cuando sus investigaciones se relacionan a diferentes tipos de delitos y en ellas se produzcan resultados que total o parcialmente puedan promover una investigación judicial o como lo pretende la presente investigación que parte de ella se oriente a aportar al Ministerio Público elementos para sancionar las conductas de quienes resulten responsables penalmente de ellas.

En este sentido, durante la investigación parlamentaria esta puede "recibir toda clase de pruebas" como expresamente lo señala el numeral supra citado de la Constitución, siendo que de forma escrita u oral pueda alguna llegar a constituirse en reveladora o denuncia misma de hechos delictivos, ante lo cual el seno del parlamento o por medio de la propia comisión, en su obligación de colaboración entre Poderes, deberá dar parte a la autoridad competente para resolver dicha denuncia. Además, el Ministerio Público o sus coadyuvantes podrán emplear la información producida en la investigación como mecanismo de prueba para sus investigaciones particulares.

Para finalizar este apartado, no se omite indicar que las conclusiones y recomendaciones de los informes finales de las comisiones especiales investigadoras no constituyen de ninguna forma, sanciones aunque se dirijan a personas determinadas y tampoco cobran el valor de cosa juzgada. Por lo que de acuerdo con el artículo 96.bis inciso c del Reglamento Legislativo, la Presidencia de la Asamblea cuenta con un plazo determinado para colocarlo en el orden del día y deberá ser conocido a más tardas 8 días después.

### **III. ASPECTOS JURÍDICOS RELEVANTES**

Fideicomiso. Es un contrato mediante el cual una institución traspasa un capital – un terreno o una finca– a un fiduciario (banco) para que este desarrolle un proyecto (actuar como planificador, diseñador, administrador, negociador de contratos de construcción y supervisor de ellas, tramitador de expropiaciones de los terrenos por

donde han de construirse las obras, etc.) en beneficio de un tercero. Ese tercero puede ser la misma entidad (Estado) que traspasó el capital inicialmente. Es un contrato que en principio enfrenta menos trabas y en promedio se desarrolla en menor tiempo que una concesión.

Partes del fideicomiso:

a) Fideicomitente: quien constituye el fideicomiso para destinar ciertos bienes o derechos a la realización del proyecto (por ejemplo, MOPT CONAVI en ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso N° 9397).

b) Fideicomisario: quien pone los recursos en inversiones (por ejemplo, MOPT CONAVI e inversionistas).

c) Fiduciario: quien administra los recursos (por ejemplo, la entidad bancaria).

Ventajas del Fideicomiso. En el fideicomiso los concursos para seleccionar una empresa constructora son más sencillos y requieren menos tiempo que la concesión, se usan mecanismos para financiar la obra más fácilmente y se respetan los plazos pactados.

Problemas de Fideicomiso. Los fiduciarios, por lo general un banco, reciben fondos y bienes cuya administración debe servir para alcanzar determinados objetivos. Los fondos pueden provenir de un préstamo internacional, como es el caso del fideicomiso para la educación, o de inversionistas privados mediante la titularización. Pero el pago de comisiones de administración es desordenado y, a menudo, el dinero disponible no se utiliza con eficacia. Además, hay casos donde los fiduciarios cobran comisiones, aunque no ejercen una verdadera labor de administración.<sup>1</sup>

Concesiones. La Ley de Concesiones tiene más de dos décadas años de estar vigente, durante los primeros 10 años de vigencia se desarrollaron solamente 4 proyectos y llevamos 12 años sin promover ni un solo nuevo proyecto, lo que evidencia la falta de capacidad institucional del Estado para operar este mecanismo y el reglamento a esa ley fue modificado por última vez en el año 2007, es decir, que tenemos un reglamento absolutamente desactualizado y una ley inefectiva.

Fideicomiso y concesión no son excluyentes. Las concesiones se pueden desarrollar con fideicomisos como mecanismo de administración de fondos de

---

<sup>1</sup> Por ejemplo, los funcionarios de la unidad ejecutora del proyecto ganan entre ¢1 millón y casi ¢11 millones. Si bien el Banco de Costa Rica (BCR) percibía un pago de honorarios como fiduciario por \$75 mil mensuales, se hizo una adenda al contrato que le permitió percibir \$38 mil adicionales por ese concepto, así como otros \$150 mil por constituirse en Unidad Administradora de proyecto- (Palabras de Luis Amador MOPT). Además, la construcción de la carretera San José – San Ramón se financia principalmente a través de las tarifas de peaje poder concretar la ampliación de la carretera y sus procesos previos como expropiaciones y relocalización de servicios públicos, es fundamental el cobro de las tasas de peaje.

inversión. El abanico de proyectos es grande y se pueden encontrar proyectos de salud, energía, edificios, carreteras y hasta redes de fibra óptica.

Concesiones en infraestructura de transporte. 1. Carretera San José–Caldera (ruta 27): Construcción de 79 kilómetros de vía con un costo de \$144 millones, tardó 32 años en completarse. 2. Terminal de Contenedores de Moín (TCM): Proyecto cuesta \$1.000 millones y está en manos de la concesionaria APM Terminals por 33 años. 3. Carretera San José–San Ramón: En abril de 2013 el Gobierno puso punto final al contrato de concesión por \$524 millones con la empresa OAS para ampliar la ruta. El Estado tuvo que pagar finalmente \$28,5 millones a la firma concesionaria para finiquitar el contrato en marzo del 2014, una década en operación ha evidenciado falencias del modelo de gestión de dicho proyecto. Las concesiones de obra pública no son un sustituto mágico para los fideicomisos, sino un instrumento más, con ventajas y desventajas según el proyecto concreto. Ninguna debe primar, a priori, sobre la otra y sobre las demás formas de impulsar la obra pública.

Según el Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial, Costa Rica ocupa el deshonoroso y vergonzoso lugar 117 entre 141 países con la peor calidad de carreteras. Tenemos dos años sin contratos de conservación vial. Después de los casos por corrupción, hubo una parálisis. Confundir la gordura con la hinchazón, ya que seguimos pensando que el problema real está en la legislación y no en la efectividad operante de quienes tienen a cargo su aplicación.

El esfuerzo debería dirigirse a fortalecer el Comisión Nacional de Concesiones (CNC), revisando la conformación de su consejo directivo, el modelo híbrido que tenemos donde unos proyectos los gestiona solo el CNC y en otros queda la decisión en manos de cada institución descentralizada, y demás mejoras necesarias para que coadyuve a ir cerrando la brecha que existe en infraestructura en este país. También la introducción vía legal de la obligatoriedad de contar con una cláusula de valor actual neto (VAN), que dice que cuando este llegue a un monto convenido la obra pasará a manos del Estado, de modo que se corrijan los desajustes y desviaciones entre los estudios iniciales (de costo y de tráfico) en cuanto a qué momento el concesionario recuperará los costos incurridos y su rentabilidad esperada, así como en mecanismos más claros y expedientes de expropiaciones que es considerada una de las principales trabas actuales.

#### **IV. METODOLOGÍA**

A continuación, se describe la metodología empleada en esta investigación:

##### **1. Objetivos Específicos:**

**a.** Identificar los principales y mayores sobrecostos incurridos en las primeras cuatro de las cinco fases de gestión (inicio, planificación, ejecución, supervisión y cierre) del proyecto de corredor vial en sus dos segmentos.

b. Documentar la relación de hechos que provocaron los principales retrasos e incumplimiento de plazos pactados en el proyecto de corredor vial en sus dos segmentos.

c. Analizar los factores, condiciones y cláusulas desfavorables para los intereses públicos en el proceso de negociación de los contratos del proyecto de corredor vial en sus dos segmentos.

2. Segmento de Corredor vial San José-Cartago analizado. Florencio del Castillo. En septiembre de 2021, la empresa MECO anunció su anteproyecto de concesión por 25 años que se trataba de una obra de \$410 millones por 22 km.

3. Actores Involucrados

- MOPT (Despacho del Ministro, órganos encargados de las fases de inicio, planificación, ejecución y supervisión de ambos segmentos).

- CONAVI.

- Municipalidades de La Unión, Cartago y El Guarco.

- MECO en el segmento Florencio del Castillo.

- Consorcio La Estrella-Hernán Solís (Ingeniería Estrella S.A. con Hernán Solís S.R.L) en segmento Taras – La Lima.

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

- Consejo Nacional de Concesiones (CNC).

4. Entes fiscalizadores

- Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME).

- Contraloría General de la República (CGR).

- Auditoría Interna del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

- Auditoría Interna del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

- Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA).

Fases de la investigación

1. Documentación a solicitar por medio de la Comisión: Informes de Contraloría General de la República, de las auditorías del MOPT y de CONAVI y de LANAMME.

2. Definición de las personas e instituciones que deben comparecer, así como establecer el orden y un calendario.

3. Redacción del informe final.

## **V. TRÁMITE EN COMISIÓN**

Con el objetivo de acceder a información clara, técnica y brindada por los actores involucrados, se aprobaron mociones de consultas a las siguientes instancias:

- Auditoría CONAVI.

- Auditoría Interna del MOPT.

- Municipalidad de La Unión.

- Municipalidad de Cartago.

- Lanamme de la UCR.

- Contraloría General de la República.

- Consejo Nacional de Vialidad.

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes.



- Consejo Nacional de Concesiones.
- Consejo Universitario de la UCR.

A continuación, se detallan los aspectos más relevantes de la tramitación de esta investigación, según los parámetros establecidos que para efectos de esclarecer los hechos y problemáticas planteadas en el expediente en cuestión y que constan en las actas de la comisión:

i. ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N°03 Jueves 18 de agosto de 2022. Este día se convocó a los señores Luis Amador Jiménez, ministro de Obras Públicas y Transportes. Mauricio Batalla Otárola, director ejecutivo de Conavi y Alejandro Picado Eduarte, presidente ejecutivo de la Comisión Nacional de Emergencias. Al respecto de la Ruta 2, el Ministro se refirió de la siguiente manera: “...Me faltó un punto nada más para mencionar, porque sé que está en la agenda y me quedan unos segundos. Lo que es la Ruta 2, está en concesiones en este momento, esperando un plazo que le queda como un mes para la empresa MECO, que presentó una iniciativa privada con una solución para conectar y sacar el tapón de Hacienda Vieja a Garantías Sociales, o sea, conectar de donde usted llega de Curridabat y se muere la dos, hasta circunvalación hay tres trazos alternativos, los problemas que se han presentado han sido, mayoritariamente, por el costo que se nos devuelve cuando vemos las soluciones que han presentado previamente.”

La diputada Ramírez Portuguese planteó el siguiente cuestionamiento:

“...Y quería insistir en esto, porque ya son varios meses, yo trabajaba en la Municipalidad de Cartago donde hay bastantes funcionarios, duraban casi dos horas llegando a la..., bueno duran actualmente, porque muchos tienen que salir por Desamparados y otros salir en la zona de la Interamericana arriba y es bastante complejo lo que les cuesta trasladarse a sus trabajos. Entonces yo, quiero insistir en eso, a ver si podríamos incluso, hacer una gira con usted, acompañarnos porque es importante. Y otro tema que usted lo mencionó ahora al final, cuando fui diputada 2014-2018 nosotros aprobamos el traspaso de terrenos de varias instituciones, creo que eran del PANI o del IMAS, para trasladarlos a Hacienda, eso era para hacer un tramo temporal, es una obra menor que no era para hacer la que está planeada originalmente, pero ya los terrenos expropiados son, ya están a nombre del Ministerio de Hacienda y que se podría hacer una conexión hasta Café Volio, permitiendo pues un desahogo en esa intersección que es tan compleja. Entonces, yo quería ver si habrá alguna posibilidad de qué esa obra, que no es una obra, que no es la obra final, pero que si se puede avanzar...En el discurso de cien días, el Presidente señaló textualmente el proyecto corredor vial San José- Cartago que intervendrá a veinticuatro kilómetros de vías; “fortalecerá nuestro objetivo de que los habitantes de ese país no pierdan tantas horas de sus vidas en presas interminables atrapados entre el asfalto y la prisa”; eso dijo el señor Presidente. Nosotros, esto es una forma general más no es clara en cuanto a cómo se hará, nos gustaría conocer la forma y qué es lo que tienen planeado a realizar, y sobre todo en lo que tiene que ver con la Florencio del Castillo que está consignado y dicho por el señor Presidente, en su discurso...”

Señor Luis Amador Jiménez:

“...Con respecto a la Ruta 2, hay un proyecto integral que interviene la totalidad, interviene la totalidad aumentando un carril adicional para que sean tres carriles por sentido y saca el tapón entre Hacienda Vieja y Garantías Sociales, ahí son los terrenos que están detrás de Hacienda Vieja que eran del INVU, que es todo un corredor que pasa por detrás de esos edificios, si los utilizo, iría a llevar todo el tránsito hacia un cuello de botella, porque las calles con las que pego son bastante secundarias, pero sí nos sirven los terrenos para montar un viaducto. Hay tres trazos alternos, uno de los trazos alternos llega por Multiplaza y le cae por encima a esa vía y va a salir a circunvalación; el otro viene más o menos por la margen del río; y el otro sale en un punto intermedio. Hay varios terrenos, incluyendo un lote que ahorita lo utiliza la Purdy Motors y una serie de terrenos que están ahí que ya han sido expropiados, sin embargo, no está la totalidad de los terrenos expropiados. Aquí el problema, es un problema del costo y oportunidad, porque lo que hemos visto a nivel de diseño, significaría un peaje de dos mil colones si yo le tiro un tercer carril y saco el tapón. Yo no estaría dispuesto a pagar eso si yo viviera en Cartago, yo no sé ustedes, entonces, la alternativa que le pedimos al especialista privado es que, mejorara un poco la superficie, pero dejara cuatro carriles, que ahorita manejan sesenta y cinco mil vehículos diarios, lo cual significa que cada carril maneja dieciséis mil vehículos diarios, lo cual pudiera implicar que si le saco los tapones en los dos laterales, Taras- La Lima de un lado, Hacienda Vieja-Garantías Sociales del otro, podríamos darle mejor fluidez,. Eso significa concentrar la obra en sacar la conectividad entre Hacienda Vieja en Curridabat y circunvalación, eso significaría, según los cálculos iniciales, que pudiera dar como en mil, mil cien colones, pero todavía no lo hemos recibido oficialmente, el peaje; lo cual está un poco más decente, habría que ponerlo en tramos, habría que ver cómo. El punto es, yo quisiera hacer algo maravilloso, pero diay, el cobro en peajes es el que me impide las cosas, entonces, para que usted entienda un poco, ahorita estamos esperando que la iniciativa privada que está viva, termine de presentar y de demostrar que es viable, si fuera viable, la podemos anunciar y esperar que una compañía la haga, si no es viable, podemos volver a permitir que alguien prepare otra iniciativa privada o sacar directamente concesión esa obra. Sí, es que como me quedaban treinta segundos me apuré; pero, en este momento está en el Consejo Nacional de Concesiones y así es como se está manejando, para hacerlo vía concesión y hay que ponerle un peaje para poder pagar por la obra, porque es muy onerosa.”

Por su parte el Diputado Ortega Gutiérrez en su tiempo sostiene:

“Don Luis, la desgracia de Cartago entre otras, viene en la Florencio del Castillo, porque creo que es la única carretera, tal vez en el planeta, que termina en un lote baldío, que la sufren los vecinos de Curridabat, que la sufre toda la provincia de Cartago, la Zona de Los Santos, el Caribe, Pérez Zeledon y el Sur. Se había apoyado o aprobado una Ley, la 9397 que daba para que fuera vía fideicomiso en aquel momento, en ese periodo 14-18 también se aprobó esas expropiaciones o esas expropiaciones que señalaba la diputada Paulina.

El Gobierno del PAC con su ministro, no sólo engavetó la Ley, sino que le entregó la mitad de la carretera a MECO y la otra mitad se la entregó a H. Solís, una parte ya sabemos cuál es la desgracia, usted ya se ha referido a eso; y la otra, es, también la otra desgracia que tiene que ver con Hacienda Vieja y ya la pista como tal.

Primera pregunta, ¿estas cláusulas que dan inmunidad a los desarrolladores por retrasos y sobre costos son comunes en los contratos de infraestructura vial en otros países? ¿Podemos considerar este tipo de cláusulas como leoninas? Es decir, ventajosas para una de las partes. ¿Usted ha verificado si existen algunas cláusulas similares en otros contratos vigentes del Estado con estas constructoras? La segunda pregunta tiene que ver con MECO y tiene que ver con el resto de la Florencio del Castillo. En septiembre del año 2021 la empresa MECO anunció un anteproyecto de concesión por veinticinco años que se trataba de una obra de cuatrocientos diez millones de dólares, por veintidós kilómetros que prometió reducir en treinta minutos el recorrido entre la capital y Cartago, dejando por fuera tanto el último tramo entre La Lima y el restaurante el Quijongo, El Guarco, y el tramo entre Taras y Lima, porque éste se había adjudicado en concurso aparte al consorcio H. Solís. A finales de junio del año 2022, usted como ministro instruyó al Consejo Nacional de Concesiones para que presentara una valoración de la propuesta de MECO sobre aspectos como mejores condiciones técnicas y que tenga una mejor capacidad económica, financiera y operativa, y aquí está la pregunta, ¿para qué fechas debe presentarse el informe al que se refiere sobre MECO? ¿Además de estos aspectos, se están evaluando aspectos legales como cláusulas abusivas en los términos de la empresa cuestionada de tiempos y costos de expropiación que retarden o incrementen los costos, siendo que es una única propuesta sin competencia? ¿Con qué parámetros está comparando la oferta de MECO?

Agregaría, que según Lanamme, cuando salió el escándalo Cochinilla, se le dio el premio, el triste de premio de ser la carretera con más sobre precios por kilómetro, y lo tiene actualmente sin competencia, lo tiene sin competencia actualmente MECO, entonces, quería saber si ya hay un informe de esa orden que usted dio en junio del año 2022, eso serían los dos temas...”

Responde el Ministro Amador Jimenez:

“Mire, esa aberración, no sé si me lo está escuchando bien, esa aberración de contrato no se la encuentra usted en ninguna otra parte del mundo, hay que ponerle en un marquito y en la pared para nunca más volver a repetir ese error y sí lo repetimos, está en otros contratos que también salieron por financiamiento del Banco Interamericano y ya les pegue el grito al cielo y les dije “¿cómo sacaron un contrato con esas cláusulas?, ni ustedes le sirven, ni a nosotros nos sirve, y vea los problemas en los que nos están metiendo. MECO tiene una iniciativa privada a través de concesiones que lleva ya su rato, que le queda de plazo como treinta días más o menos, no me lo tomé exacto, pero es un plazo que ya son días, al terminar el plazo termina la iniciativa privada y tienen que presentar lo que logran presentar

y se acabó, yo no puedo admitir otra iniciativa privada mientras esa esté abierta. Si esa iniciativa privada se demuestra como financieramente viable, técnica-financieramente viable, entonces se podría llamar a concepción y que participen y liciten todas las empresas que quieran participar y licitar, quien la gana, tendría que pagarles a ellos por los estudios. Si esa no se demuestra que es viable, simplemente ahí se cierra, se archiva, y ya se puede sacar mediante otro medio. Lo que es el fideicomiso yo no lo conocía, no le voy a mentir, le estaba preguntando justamente al asesor del viceministro...que el Banco Nacional no mostró interés por la... ¿Puede mi asesor contestar?”

Toma la palabra el señor Martín Salinas, asesor del Viceministro de Infraestructura: “En su momento, en el año 2016, cuando salió el proyecto de ley, se hicieron negociaciones en ese caso, y a mí me correspondió estar en el grupo negociador con el Banco de Crédito Agrícola, que no se había cerrado en ese momento, y con el Banco Nacional. Ninguna de estas dos entidades financieras mostró interés en seguir con el proyecto, más bien, pusieron trabas, pusieron obstáculos y dijeron que era inviable y no había interés de parte de ellos porque era un proyecto muy complicado, muy complejo de ejecutar, y esa fue la realidad de las cosas en ese momento. Se trató de ver la posibilidad de explorar con bancos privados, sin embargo, se buscó o se juzgó que no era conveniente entregar un proyecto de ese tipo a un fiduciario privado, que era preferible mantenerlo dentro de la esfera estatal y el proyecto ahí quedó, esa es la realidad de las cosas en ese momento, lo que sucedió.”

En una segunda ocasión interviene la diputada Ramírez Portugal de la siguiente forma:

“...Entiendo que la ruta va a ser la concesión, entonces, que esa es la que están tratando de visualizar para Florencio Castillo...” Sobre este y otros asuntos responde el Ministro Amador: “...La Florencio del Castillo cuesta doscientos noventa, trescientos millones de dólares sacar ese tapón. Entonces, si no lo hacemos mediante concesión, recursos para hacer eso, muy difícil que el Estado los tenga por el techo fiscal y el compromiso con el Fondo Monetario Internacional que no puede endeudarse más.”

Finalmente, concluye el diputado Ortega Gutiérrez:

“Muchas gracias, señor ministro y al asesor del viceministro que me respondió el tema de la Florencio del Castillo y la ley 9397. Me dice que se consultó al Banco Crédito Agrícola de Cartago que el Gobierno de Luis Guillermo Solís cerró, le puso al candado y, ¿cuál otro banco dijo? Al Nacional. En aquel momento se había hablado con el INS, en aquel momento también se había hablado, tengo entendido, por el espíritu que había en la Comisión de Cartago en aquel momento, con el Banco Popular. Lo que no entiendo muy bien es cuál es la opción, porque lo que sí es cierto, y a propósito de lo que decía el diputado Izquierdo, es que habría que investigar qué es lo que hicieron estas administraciones, las dos administraciones del PAC que dicen, bueno, ellos dicen que fueron a negociar con dos bancos, no

sabemos qué pasó y murió la flor. Es una ley de la República, no es una idea que surgió en una mesa común o en una mesa de tragos, o de un candidato, lo que sea; es una ley de la República y sinceramente para mí no es de recibo que se diga que con dos bancos no se estuvo bien, tomando en cuenta que ya han pasado dos administraciones. Esta es una nueva administración y en el fondo, lo que está ante la ciudadanía es que se dividió la Florencio del Castillo, una se le dio a H Solís y la otra parte se le dio a Meco. Entonces, para mí es lamentable eso, sabíamos, y sí le agradezco porque venimos hablando de eso hace años y es la primera vez que al menos nos admiten que se reunieron con dos bancos y que les dijeron que no, pero más allá de eso no hay alguna respuesta o una respuesta de qué hacer que también era lo que definía la diputada Johana. Creo que la Comisión de Cartago tiene mucho por investigar porque eso que se hizo y tomando en cuenta los resultados, y tomando en cuenta la penuria y el atraso que significa para Cartago esa Florencio del Castillo colapsada, sin duda alguna, habría que señalar quiénes son los responsables.”

Y cierra el Ministro:

“Lo único que les puedo decir es que comparto el nivel de frustración, lo llevo en las espaldas, me acompaña todos los días y estamos tratando de ver cómo logramos ir solucionando. Pegamos contra pared todo el tiempo. Voy a tratar de habilitar más canales para que sea más expedita la comunicación. Muchas gracias a todos y perdonen.”

ii. ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N°05 Jueves 06 de octubre de 2022: Mediante Moción N.º 4- 05 presentada por el diputado Antonio Ortega Gutiérrez y otros, que propuso:

“Para que en el marco del expediente en discusión se solicite el apoyo a las instituciones abajo indicadas para el suministro de informes recientes de los últimos dos (2) años de su área de competencia sobre el inicio, planificación y ejecución e inspección del proyecto de construcción del corredor vial San José – Cartago en los sectores: Taras – La Lima y Florencio del Castillo. Incluyendo a todas las instituciones:

a. Los principales y mayores sobrecostos identificado en que se haya incurrido en primeras cuatro fases de gestión (inicio, planificación, ejecución e inspección) del proyecto de corredor vial en dos segmentos:

b. La relación de hechos y causales que provocaron los principales retrasos e incumplimiento de plazos pactados de corredor vial en sus dos segmentos por partes de las distintas empresas y consorcios encargados de construcción de los dos sectores del proyecto;

c. Señalamiento de las cláusulas desfavorables para los intereses públicos en los contratos supra indicados en el proceso de negociación de los contratos del proyecto de corredor vial en sus dos segmentos, incluyendo una identificación de las cláusulas que limiten en tiempo, montos y/ o formas la potestad del Estado para

reclamar incumplimientos por parte de las contrapartes contractuales; cláusulas disparadoras de costos; cláusulas de confidencialidad que limiten la supervisión, auditaje e inspección e inspección del proyecto en sus cinco fases; así como demás cláusulas que a consideración institucional resulten lesiva de los intereses públicos; Adicionalmente:

d. Para el MOPT y CONAVI, indicación del nombre y cargo de la jefatura profesional de su institución a cargo de realizar la revisión y validación definitiva de los contratos supra citados en los incisos c y d;

e. Identificación de los contratos suscritos entre el Estado con el consorcio H Solís-Estrella para el sector Taras - La Lima y la empresa MECO S.A. para el anteproyecto de concesión del sector Florencio del Castillo; y

f. Para LANAMME, las auditorías Interna del MOPT, del CONAVI y la Contraloría General de la República, suministro de los principales hallazgos sobre retrasos, sobrecostos, riesgos legales y de infraestructura y problemas de avance en el proceso de ampliación de esa ruta nacional en ambos sectores, encontrados por sus auditaje e inspecciones realizadas en los últimos dos (2) años.

Instituciones a consultar: Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Auditoría Interna del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT); Auditoría Interna del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) Contraloría General de la República (CGR), Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME); Municipalidad de Cartago; y Municipalidad de la Unión.

Dicha moción fue aprobada por unanimidad.

iii. ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N°06 Jueves 03 de noviembre de 2022: Mediante Moción N.° 03-6 del diputado Antonio Ortega Gutiérrez y otros, que dice lo siguiente:

“Para que en el marco del expediente en discusión se solicite el apoyo al Consejo Nacional de Concesiones (CNC) para el suministro de informes recientes de los últimos dos (2) años de su área de competencia sobre el inicio, planificación y ejecución e inspección del proyecto de construcción del corredor y Florencio del Castillo.

a.- Los principales y mayores sobrecostos identificado que en que se haya incurrido en primeras cuatro fases de gestión (inicio, planificación, ejecución e inspección) del proyecto de corredor vial en concesión;

b.- La relación de hechos y causales que provocaron los principales retrasos e incumplimiento de plazos pactados en el proyecto de corredor vial por parte de las distintas empresas y consorcios encargados de construcción de los dos sectores del proyecto;

c.- Señalamiento de las cláusulas desfavorables para los intereses públicos en los contratos supra indicados en el proceso de negociación de los contratos del proyecto de corredor vial en sus dos segmentos, incluyendo una identificación de las cláusulas que limiten en tiempo, montos y/o formas la potestad del Estado para reclamar incumplimientos por parte de las contrapartes contractuales; cláusulas disparadoras de costos; cláusulas de confidencialidad que limiten la supervisión, auditaje e inspección del proyecto en sus cinco fases; así como demás cláusulas que a consideración institucional resulten lesiva de los intereses públicos;

d.- Identificación de los contratos suscritos entre el Estado con la empresa MECO S.A. para el anteproyecto de concesión del sector Florencio del Castillo; y indicación del nombre y cargo de la jefatura profesional de su institución a cargo de realizar la revisión y validación definitiva de los contratos.

e.- Suministro de información sobre los principales hallazgos sobre retrasos, sobrecostos, riesgos legales y de infraestructura y problemas de avance en el proceso de ampliación de esa ruta nacional en ambos sectores, encontrados por sus auditajes e inspecciones realizadas en los últimos dos (2) años.”

A propósito de la moción el Diputado Ortega Gutiérrez se refiere:

“Gracias, presidenta. Saludos a todas y a todos. Nada más decirles que esta consulta que estamos haciendo está en el marco, obviamente, del expediente que, en esta Comisión, las personas diputadas y diputados, decidimos abrir y desde mi despacho le hemos estado dando seguimiento, a la información que ha estado llegando al expediente. Entonces, nos parece que con base en la información que ha llegado y en la información que también no ha llegado, nos parece oportuna esta moción consultándole al Consejo Nacional de Concesiones. Entonces, pediría que se vote a favor.”

La moción fue aprobada por unanimidad.

iv. ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N°07 Jueves 10 de noviembre de 2022: Mediante Moción N.° 1-07 del diputado Antonio Ortega Gutiérrez y otros, se propuso lo siguiente:

“Para que en el marco del expediente en discusión se solicite el apoyo a LANAMME vía Consejo Universitario de la Universidad de Costa Rica para el suministro de informes recientes de los últimos dos (2) años de su área de competencia sobre el inicio, planificación y ejecución e inspección del proyecto de construcción del corredor vial San José-Cartago en los sectores: Taras-La Lima y Florencio del Castillo.

a.- Los principales y mayores sobrecostos identificado que en que se haya incurrido en primeras cuatro fases de gestión (inicio, planificación, ejecución e inspección) del proyecto de corredor vial en sus dos segmentos;

b.- La relación de hechos y causales que provocaron los principales retrasos e incumplimiento de plazos pactados en el proyecto de corredor vial en sus dos segmentos por parte de las distintas empresas y consorcios encargados de construcción de los dos sectores del proyecto;

c.- Señalamiento de las cláusulas desfavorables para los intereses públicos en los contratos supra indicados en el proceso de negociación de los contratos del proyecto corredor vial en sus dos segmentos, incluyendo una identificación de las cláusulas que limiten en tiempo, montos y/o formas la potestad del Estado para reclamar incumplimientos por parte de las contrapartes contractuales; cláusulas disparadoras de costos; cláusulas de confidencialidad que limiten la supervisión, auditaje e inspección del proyecto en sus cinco fases; así como demás cláusulas que a consideración institucional resulten levisa de los intereses públicos; d.- Suministro de los principales hallazgos sobre retrasos, sobrecostos, riesgos legales y de infraestructura y problemas de avance en el proceso de ampliación de esa ruta nacional en ambos sectores, encontrados por sus auditajes e inspecciones realizadas en los últimos dos (2) años.”

La moción fue aprobada por unanimidad.

v. ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N°08 Jueves 15 de diciembre de 2022: Se votó para que se prorrogue por seis meses calendario la fecha para dictaminar el expediente en discusión hasta el 16 de junio de 2023 mediante Moción N.º 1-08 del diputado Antonio Ortega Gutiérrez y otros, con siete diputados presentes y siete votos a favor, cero votos en contra.

vi. ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N°11 Jueves 13 de abril de 2023: Dada la relevancia de esta sesión particular en relación a la investigación acá esbozada se realiza copia fiel del intercambio verbal entre las personas diputadas y los comparecientes:

Señor Luis Amador Jiménez: (...) con respecto al Corredor Vial San José-Cartago, desde el Consejo Nacional de Concesiones que es un órgano de desconcentración máxima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y es la iniciativa privada de concesión de obra pública con servicios públicos, el proponente es la Constructora Meco Sociedad Anónima, la ubicación es entre San José-Cartago, con un plazo de concesión de dos años de construcción y veintitrés de explotación. La situación actual es, etapa de proposición, ya está concluida y aceptada, y se encuentra en estudios de factibilidad, costo de estimación cuatrocientos dieciséis millones trescientos treinta nueve mil dólares, cuatrocientos dieciséis y poquito más de dólares. Se extiende desde Garantías Sociales por detrás de Hacienda Vieja, con un segmento de tres punto tres kilómetros, que ustedes ven ahí, que es un viaducto, eso significa una estructura elevada, que ya les voy a mostrar una lámina, en la que filmina que sigue.

El segmento de Hacienda Vieja hasta Taras, que son trece punto tres kilómetros, tiene un carril adicional, y el segmento Taras-La Lima que son dos punto dos kilómetros, un total de dieciocho punto ocho kilómetros.



Aquí pueden ver el tramo dos, que es este tramo de Garantías Sociales a la intersección de Hacienda Vieja, un viaducto de dos punto seis kilómetros, ahí pueden ver un diagrama, es un puente en realidad que se pone encima de la carretera existente o del derecho de vía por donde se esté pasando. Son apenas dos punto seis kilómetros y cuesta ciento ochenta y dos millones de dólares.

El tramo tres, es esa intersección que hay ahí en Taras, y esa intersección ya está cubierta por otro proyecto que está en curso, a lo que recuerdo sé removió ese tramo, porque está cubierto por el proyecto Taras-La Lima.

Esto es un poco la crónica de lo que ha venido ocurriendo al nivel de plazos, se recibe una presentación de iniciativa privada en el año 2019, el 15 de febrero se le da una aceptación con una resolución inicial el 25 de octubre de 2019, o sea, ocho meses después. La parte de proposición pasa a lo que se llama, -un momento por favor-, perdón. La primera era postulación, la que acabo de explicar en el año 2019 hasta octubre, proposición es la que empieza el 28 de enero de 2020 con un primer informe de prefactibilidad de 4 de abril de 2020. Aquí empezamos con lo que es pandemia, casos Cochinilla y eso hace una dilatación de plazo hasta septiembre del año 2021.

Luego de ahí pasamos a una etapa donde se solicita una ampliación de plazo de cuatro meses, que se da el 24 de marzo de 2022, ahí estaba el gobierno anterior todavía, y eso vence el 30 de septiembre del 2022. Ahí ingresa a una revisión técnica, y por aquí más adelante va a haber una foto donde yo mismo pose para que ustedes vean la magnitud de la cantidad estudios y tomos que hay, se duraron cuatro meses revisando toda esa documentación.

En enero de este año, ingresa el informe de resultados de la propuesta para una decisión final; a partir de ese momento se entra a una serie de análisis de estos informes, para poder tomar una decisión final desde el punto de vista de la junta directiva, donde en varias ocasiones la junta no ha podido sesionar, en otras ocasiones los directores han solicitado plazo para poder ellos analizar la documentación, y ha habido que hacer posiciones.

Ahí pueden ver ustedes la magnitud de la cantidad, todas esas cajas que ustedes ven detrás de mí, son cajas llenas de documentos y estudios, y todos los folders que ustedes ven del otro lado sobre la mesa, son parte de los informes, entonces ahí pueden ver un poco la magnitud de lo que involucra la revisión documental de estos expedientes. Son ciento veintiséis tomos...

Si, tal vez mencionar un poco que la información es de uso restringido, no es de uso público todavía de acuerdo a la normativa aplicable, el proyecto se encuentra en esta etapa final de decisión por parte del órgano que es la junta directiva, y la administración cumplió con los plazos establecidos en las diferentes etapas, realizando y entregando un informe final del resultado de factibilidad en tiempo y forma el 26 de enero 2023. Muchas gracias.

(...) Diputado Antonio José Ortega Gutiérrez: (...) desde que entré a esta diputación traté de consultarle por vía escrita en diferentes ocasiones, que opinaban del proyecto o más bien la ley N.º9397, que pretendía o pretende que ley de la República culminar la Florencio del Castillo vía fideicomiso, que fue aprobada en el año 2016 y que los dos anteriores gobiernos engavetaron, lanzándose a las aventuras de Meco y a las aventuras de H.Solís, que usted ya mismo a detallado esos contratos leoninos. No me ha respondido hasta el momento, qué piensa, ahora están planteando otra propuesta, supongo que no han valorado cumplir la ley, entonces aprovecho para preguntarle, qué piensa de esta propuesta de ley o más bien de esta ley de la República.

Señor Luis Amador Jiménez: (...) Como ustedes han visto ha habido problemas con el único fideicomiso que ha estado ahí presente, porque los bancos son un ente de captación de recursos, pero no es un ente técnico de ingeniería o fiscalización de construcción. Se ha estado trabajando y vamos a comer un poquito de infidelidad aquí con el Banco Popular para tratar de ver si se puede dar algún tipo fideicomiso, donde ellos tengan algún tipo de socio con otro ente que sea el que los refuerce desde un punto este ingenieril, si eso es posible, lo estamos valorando. Pero el fideicomiso tal y como lo conocemos hoy en día de ruta uno, que usted lo conoce, me imagino que bien también como yo, ha sido un fracaso. Entonces si vamos a llegar un fideicomiso, tiene que ser el banco como el que recauda recursos, pero tiene que haber un ente competente técnico que es el que lo está manejando. (...) es lo que se llama el reciclaje de activos viales, y contra esa figura hemos estado valorando aquellas carreteras en las que ya existe, se puede tomar el peaje y el recaudó de ese peaje reasignarlo para financiar expansión futura. Lo que pasa es que, si usted mira aquí, estos son dieciocho puntos ocho kilómetros y la solución que usted vio ahí, eran cuatrocientos dieciséis millones. Si yo lo pongo a usted en contexto, la carretera de San Carlos va a ser trescientos millones y son en kilómetros, son cincuenta kilómetros, o sea, es menos monto y entonces cuando usted pone eso en la proporción de un peaje, uno empieza a tener preocupaciones. Diputado Antonio José Ortega Gutiérrez: Gracias, el Consejo Nacional de Concesiones le ha dado múltiples prórrogas a Meco, para que corrija las faltas y errores en los informes que sustentan el proyecto, en mayo pasado como una de sus primeras medidas le ampliaron cuatro meses más para presentar estudios, y luego hasta el 30 de enero pasado para que el Consejo Nacional de Concesiones rindiera su respuesta sobre el informe.

Los costarricenses seguimos sin tener una respuesta clara, ¿en costos administrativos cuánto tendremos que rogar a Meco como proponente de los diseños de Concesión por cada mes que se retrasa una decisión definitiva? Porque usted ahora me está hablando de los retrasos de porque no se han reunido, pero obviamente al final todos terminamos pagando eso y hay un riesgo de qué si pasa el tiempo, digamos considerable, un tiempo considerable, estos estudios que nos costaron a todos y a todas, pueden estar digamos obsoletos para un próximo gobierno que quiera llevar el proyecto.

Entonces, me parece que ese tiempo es bastante doloroso.

Señor Luis Amador Jiménez: Sí, tal vez es para explicar, cuándo es una iniciativa privada es a cuenta y riesgo del proponente, lo cual significa que si no existe factibilidad y no se logra demostrar que el proyecto es viable, el proyecto no se le debe pagar nada al proponente, no le cuesta nada al Estado, (...) En este caso es importante notar que, al ingreso y al ver un proyecto ya tan maduro, pero al tener preocupaciones contra eso, hubo una extensión para que subsanara, creo que en ese momento había ciertas cuestiones que no queríamos echarlo al basurero por decir literalmente, antes de saber si era rescatable, ¿por qué?, por el impacto que esto tiene para la gente que vive en Cartago.

Diputado Antonio José Ortega Gutiérrez: Gracias. Entiendo señor ministro, con lo que ustedes están exponiendo y que están prontos a resolver, entendemos y los números que acaba de hacer, es que es un proyecto bastante caro en una distancia muy pequeña, y le entiendo tal vez me va a disculpar si me equivoco, que a usted como que no lo convence mucho está propuesta, por lo que significaría a nivel de costos. Yo entiendo que usted no pueda ser completamente, porque tiene que resolverlo en el espacio, pero quisiera que quizás nos pueda dar algún adelanto de criterio, si ustedes se ven ejecutando esto. Porque yo me he reunido con gente de la Municipalidad de Curridabat y ellos sienten que de parte del Mopt, se dice que es muy caro para una distancia tan corta. El tema es como hemos dicho en múltiples ocasiones, no sólo es Cartago, si no es el este de San José, es Curridabat, es San Pedro, es San Francisco de Dos Ríos, es el Caribe, es la Zona de los Santos, es Pérez Zeledón, es el Sur, Sur, entonces, quisiera dejar eso como reflexión (...)

Señor Luis Amador Jiménez: En realidad, no puedo responder en específico, al respecto, señor diputado, de la manera más cortés me excuso, pero, como esto todavía está en análisis abierto, tengo que abstenerme.

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: Un tiempo estimado para saber la respuesta del órgano ¿Qué cree usted?

Señor Luis Amador Jiménez: Señor diputado, mire, eso está, si no me equivoco, agendado para la próxima sesión, no más de un mes, para tener una respuesta final de esto (...)

Diputado Alejandro Pacheco Castro: Muchas gracias presidenta. Señor ministro, solo quería ver si me podía aclarar un poco, porque no me quedo claro, sobre la ruta de la parte de Cartago ¿si el proyecto ya es viable?, no me quedo claro en la presentación si ya había sido decretado por la CNC como viable.

Señor Luis Amador Jiménez: Vea, esos cuatro meses que usted ve que pasaron ahí, fue un análisis para ver si el proyecto era factible, desde todos los aspectos, económico, financiero, social, ambiental, etcétera. Eso es lo que se va a conocer en la próxima junta y yo no puedo hacerlo público porque esto es lo que le venía informando, que son de uso restringido, hay cierto nivel de confidencialidad, entonces, no puedo contestarle, pero eso es lo que esos estudios y ese análisis arrojaron.

Diputado Alejandro Pacheco Castro: Muchas gracias, señor ministro, es que no me había quedado claro eso (...)

Diputada Paulina Ramírez Portuguez: Muchas gracias. Ya que había hecho la pregunta en la primera parte sobre el tema del peaje, también, no pude contestar a lo que usted se refirió, de que podría andar alrededor de mil colones, lo cual me parece excesivamente alto, y sobre todo, tomando en cuenta que parte de la inversión, porque desde el primer proyecto, en la primer propuesta, que se viene haciendo desde el año 2019, por esas fechas se incluían los puentes elevados hacia La Lima y Taras, lo cual si se está excluyendo debería bajar realmente el costo en un monto significativo, porque el costo que tienen esos puentes elevados es bastante alto, entonces, cómo justificar que siga siendo alrededor de los mil colones, y aunque usted no me dé el dato exacto, sí, anda por ese monto, y llegará a ser, me parece que es excesivo, ni siquiera en la ruta 27 sumando varios peajes llegamos a los mil colones, o sea, eso me parece que va a ser exagerado.

Señor Luis Amador Jiménez: (...) Esto es contra el estudio de disponibilidad de pago, setecientos cincuenta colones Tres Ríos; Hacienda Vieja, doscientos cincuenta colones. O sea, se refiere a un peaje fragmentado en dos segmentos, y hasta ahí le puedo contestar. Perdón, esto es vehículo liviano (...)

Diputada Paulina Ramírez Portuguez: Bueno, pero sí son los mil colones.

Señor Luis Amador Jiménez: Sí.

Diputada Paulina Ramírez Portuguez: En todo caso, me parece que es muy elevado, y como les dije, yo vengo dándole seguimiento a este proyecto desde hace nueve años, Antonio lo sabe, hemos estado detrás de esto, y uno siempre le da continuidad y tiene claro que parte de las razones por las que nos daban un dato elevado era que estaban incluidos los puentes elevados. ¿Están, en ese monto, ya excluidos los puentes?

Señor Luis Amador Jiménez: No, tal vez le aclaro, vamos a ver si puedo, sí, estos mil es lo que la administración dijo que era el monto máximo fraccionado de esta manera que le acabo de enseñar, lo que el proponente presenta que es viaducto en esa porción etc. Lo que ya expliqué, eso corresponde a otro monto de peaje, que ese si no lo puedo revelar porque está dentro de la factibilidad.

Diputada Paulina Ramírez Portuguez: O sea, sin ese viaducto son los mil colones, bueno, lo que sí quisiera manifestar es que si fuese así deberíamos buscar una opción más cómoda, no sé de qué manera, si gobierno tendría que asumir parte del proyecto vía contratación, o no sé de qué mecanismo se puede valer, o también, valorar el tema del fideicomiso, que es un fideicomiso que ya está aprobado, si de esa forma se pueden dar ahorros y poder hacer un proyecto mucho más viable para los cartagineses.

Señor Luis Amador Jiménez: En esa eventualidad yo le puedo asegurar que vamos a hacer los análisis para que el proyecto sea viable, en esa eventualidad, no estoy adelantando criterio, no estoy diciendo que ese sea el caso, ni confirmando, ni denegando.

Diputada Paulina Ramírez Portugal: Bueno, también, en esa eventualidad manifestamos nuestro criterio de que nos parece muy elevado y que deberían darse otras opciones y otros modelos para poder abaratar los costos de este proyecto. Por lo demás, me imagino que ustedes todavía no pueden facilitar cronogramas, ni fechas de inicio, y este tipo de cosas hasta que puedan tener los datos completos, si es que le entendí.

Señor Luis Amador Jiménez: Primero quiero decirle que fue en 2019 cuando el gobierno anterior, indicó este monto de mil colones, entonces, para que estemos claros con respecto a eso. Segundo, el gobierno anterior se comprometió que iba a aportar cincuenta millones de dólares. Hasta ahí le puedo decir, ya no me dejan.

Señora Dahianna Marín Chacón: (...) me quiero referir nada a este tema para hacer una aclaración respecto de que la estructuración de la tarifa corresponde a un modelo económico ya establecido tanto por una estructuración de tipo peaje, pero este adicionalmente tiene una estructuración de aporte Estatal, entonces, la tarifa también está considerada que para poderse bajar o para poder hacer más factible ese peaje, lo que se hizo fue (inaudible) resolución complementaria, que sí está en expediente, hacerle un aporte de cincuenta millones por parte del Estado, un compromiso.

Diputada Paulina Ramírez Portugal: ¿Habría posibilidad de que se mantenga esa propuesta con esta Administración? De que haya aporte estatal, para bajar los peajes.

Señora Dahianna Marín Chacón: Aquí el tema es; que la propuesta ya fue en una etapa preliminar, anterior a este Gobierno. En esa etapa, es donde se encuentra etapa uno, que es la postulación y la proposición, ya es una etapa concluida, ya la administración en este caso, ya no puede hacer ninguna modificación a esa resolución complementaria

Diputada Paulina Ramírez Portugal: ¿Ya es un compromiso que está dentro de esa propuesta?

Señora Dahianna Marín Chacón: Ya está dentro de una resolución complementaria, un compromiso que se dio en una etapa ya...

Diputada Paulina Ramírez Portugal: ¿Si acogieran esta propuesta, si fuese así, tiene que ir con el aporte de los cincuenta millones?

Señora Dahianna Marín Chacón: Es correcto.

Diputado Óscar Izquierdo Sandí Muchas gracias. En esa misma línea del peaje, hablan de un porcentaje, o sea, si el gobierno aporta un porcentaje podría bajar entonces la cuota ¿Cuánto sería ese porcentaje?

Señora Dahianna Marín Chacón: No es un porcentaje es un monto absoluto, cincuenta millones.

Señor Luis Amador Jiménez: Vea déjenme darles un ejemplo, tal vez, para valerme de la carretera de San Carlos, que de esa parece que sí puedo hablar, si les parece. Esa vale trecientos treinta, ahí hay doscientos millones de un préstamo del BID, el gobierno podría sacar cien millones, o el gobierno podría pedir prestados todo. Cuando el gobierno pide la totalidad prestada, el peaje sube, porque tiene contra el préstamo, cuando el gobierno se lo pasa a un inversionista, a un concesionario, que absorbe parte de eso, lo traslada para flujos futuros. Entonces, cuando el gobierno pone una contribución, y esa contribución se le quita, el peaje puede bajar, porque no tiene que ir a repagarle al que puso sus recursos verdad, yo soy empresa constructora, yo hago la obra de doscientos millones, el gobierno puso cien, a mí no me importa de donde salieron los cien, yo solo tengo que recuperar mis doscientos, ahí el peaje baja. Yo soy empresa constructora, el gobierno no pone nada, yo tengo que poner los trescientos de mi capital, el peaje va a ser más alto, creo que hasta ahí me van a dejar.

Diputado Óscar Izquierdo Sandí Entiendo eso, pero, ¿poniendo esos cincuenta millones quedaría en mil colones? ¿o bajaría?

Señor Luis Amador Jiménez: No, es que, para explicar, el gobierno en el 2019 dijo, cuando usted señor activista privado Meco, estudie esto, no queremos que el peaje pase de mil, eso es una instrucción, estamos dispuestos a poner cincuenta millones, eso es un ofrecimiento, ¿cuánto está dando el peaje ahora? En esta propuesta que están presentando, yo no puedo revelar ese número porque esta para conocerse en Junta, y es un dato restringido, me disculpo, pero no puedo.  
Diputado Óscar Izquierdo Sandí O sea, que finalmente, el monto no podemos conocerlo todavía, ¿es así?

Señor Luis Amador Jiménez: Así es.

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: Ok. Gracias. Señor ministro, al iniciar en funciones en mayo pasado, el gobierno y usted, denunciaron haber encontrado las cláusulas abusivas y desfavorables para los intereses públicos en los contratos de obra pública financiada por el BCIE, y en la propia ampliación de la Florencio del Castillo, incluyendo disposiciones que limitan la capacidad del Estado, de exigir cuentas a los contratistas, cláusulas disparadas de costos, limitaciones a las auditorías e inspecciones. Desde esta Comisión solicitamos, vía moción, formalmente, una identificación de estos hallazgos, y en el marco de la investigación, pero, aún después, seguimos esperando las pruebas de lo que usted y el presidente denunciaron. Le pediría, señor ministro ¿Hoy podría señalarnos esos aspectos en los contratos del Consorcio, la Estrella H. Solís y las condiciones

que se le ha dado a Meco? Esta fue la moción que aprobamos y le enviamos, y lamentablemente usted no nos respondió.

Señor Luis Amador Jiménez: Ya hemos respondido, y con mucho gusto se lo resumo de vuelta, usted dijo BCIE, nada más para aclarar, BID, creo que es a lo que se refiere usted, porque al ser Hernán Solís son contratos del BID, nada más para que quede esa corrección, ahí me referí a una antes, en Taras-La Lima, hay que esperar estar al 50%, ¿usted está de acuerdo en eso? ¿no le parece excesivo?

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: No, por eso, pero yo se lo pregunte, y de la Comisión se lo preguntamos por escrito, usted no nos respondió por escrito, y le preguntamos varias cosas, o sea, yo le estoy preguntando a usted, no me tiene porque preguntar a mí.

Señor Luis Amador Jiménez: No, señor diputado, tal vez me comprendió mal, le estoy contestando su pregunta y con mucho gusto se la puedo enviar por escrito. (...)

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: No, es que se la pedimos hace tiempo y usted no nos respondió, y ahora le estoy preguntando, y usted lo que hace, es preguntarme mi valoración, yo no soy el Ministro de Obras Públicas y Transporte, usted y el Presidente señalaron varias partes que obviamente, todo el país, y todos los que tenemos un poquito de conciencia cívica, nos alarmamos y secundamos cualquier acción de ustedes en esa dirección, pero por escrito, no nos las han dado, a esta Comisión y a esta investigación.

Señor Luis Amador Jiménez: Entonces, si usted no quiere que le conteste en este momento se lo mando por escrito con mucho gusto.

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: No es excluyente, puede hacer las dos cosas.

Señor Luis Amador Jiménez: A bueno, con mucho gusto, claro que sí, entonces, lo primero es, que los contratos tienen que llegar hasta el 50% para poder multarlos, y perdone, no me refería a preguntárselo de vuelta, pensé que estábamos en una conversación un poco más amena, y eso no solo Taras-La Lima en los otros contratos también.

Lo otro es, Barranca-Limonal, La Angostura, Circunvalación, o sea, hay una serie de contratos, Circunvalación no está esta con el BID, ese es otro, esa es una de las condiciones que nosotros nos encontramos, llegar a un 50% para poder meter multa nos parece que es irregular.

El otro, es que, cuando vimos los cronogramas de avance, cuando usted va avanzando, si usted le mete más días compensables, o le extiende el plazo, o hace ese tipo de cosas, diluye, entonces, hace más difícil llegar a esos porcentajes, y en ambos proyectos, en Barranca-Limonal y en el proyecto de Taras-La Lima nos encontramos que, estoy en fe de juramento entonces le voy a decir que es aproximado porque no recuerdo si es exactamente dos o tres instancias donde

gobiernos anteriores cambiaron y le dieron más días para que no llegara a ese tope que estaba indicando, donde ya se podían tomar acciones contra ellos.

Ese 50% al que yo me refiero ahora, es con base, en la última aprobación que le dio el gobierno anterior, pero pudieron haber llegado en algunos casos, a unos topes contractuales que permitían meter multa. Sin embargo, les metieron más días, les dieron más plazo, hicieron unas modificaciones que resultaron en que no se podían multar.

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: Gracias señor ministro. Quizás no me pueda responder esto, pero le pregunto ¿Qué considera usted de los funcionarios y jerarcas que negocian ese tipo de contratos, en nombre del pueblo costarricense? ¿Qué considera usted? Entendería que jamás harían algo así, pero ¿Qué considera que se le puede plantear a jerarcas que negocian ese tipo de contratos?

Señor Luis Amador Jiménez: Tal vez se lo contesto de esta manera, señor diputado, uno tiene que ser muy cuidadoso cuando está viendo un contrato, y más cuando es de una cuantía de la magnitud de estas obras, uno tiene que leer la letra fina, tiene que ver bien las condiciones, tiene que pensar escenarios futuros, tiene que ser malicioso, tiene que pensar circunstancias adversas, máxime por la experiencia mala que hemos tenido en el país.

Yo no sé cómo firmaron, parte de ese tipo de cláusulas, donde hasta el 50% se puede eso, por un lado, ahora, la otra, no es parte del contrato, la otra es, lo que uno puede hacer sobre la obra, y sobre la obra, empezar a dar esas extensiones, que las voy a documentar para poder pasárselas, y de una vez, voy a encargar a Efraín para que él sea el punto de enlace del contacto, eso ya está fuera del contrato, pero el contrato lo permite.

Entonces, la manipulación que se hace, a mí me deja mis dudas, porque, me da a entender, que están dejando que tenga aire y oxígeno, pero lo que están haciendo es extendiendo las cosas.

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: Perdón don Luis, usted considera -no sé si puede responderme eso- que se tendría que traer a esta Comisión a las personas que negociaron ese tipo de contratos, por lo menos, en lo que tenga que ver en la investigación de la Florencio del Castillo y Taras-La Lima.

Señor Luis Amador Jiménez: Perdón señor diputado, pero voy a separarlas, si me permite. La Florencio del Castillo es una iniciativa privada que tiene unas características diferentes a Taras-La Lima, que es un préstamo, en el cual, hay ciertas condiciones, entonces, la Florencio del Castillo, ya usted verá algunas cosas cuando ya esto se haga público, la otra sí, pienso que, debería haber penalidades desde mucho antes.

Si uno ve que está al 10% la obra y ya debería estar al 20%, ya yo debería tener posibilidad de multar, ¿Por qué tengo que esperar al 50%?



Presidenta a.i: Muchas gracias, diputado. Hay una advertencia de la Dirección de la Auditoría General del Mopt, la 2022-1326 que indica que se hallaron inconsistencias en las fechas reportadas de recibo, por parte del ingeniero -no sé si la conocen, bueno la deben de conocer- esto podría indicarnos que hay, hubo o puede haber ahí un riesgo de calcular montos, ya sea a favor o en perjuicio del contratista. Sobre este tema, ¿ustedes tienen identificado si existieron posibles errores en los pagos a los contratistas, hasta el momento?

Señor Luis Amador Jiménez: No señora diputada, tendría que ver el informe, en este momento no podría referirme sin tenerlo en mis manos y tener el tiempo prudencial para analizarlo.

Presidenta a.i: Bueno, me gustaría que nos lo haga saber por escrito para poder tener esa información, es para nosotros importante tener esa información, si ha habido pagos o errores en los pagos.

Diputado Antonio Ortega Gutiérrez: Señor Ministro, dado que, de la mayoría de cosas referentes a este proyecto usted no se puede referir porque está en pleno desarrollo, vieras que, le agradeceríamos mucho la cortesía si se nos puede informar con prioridad a esta Comisión en el momento que ustedes decidan algo, porque muchas de las preguntas no las puede responder porque está en pleno desarrollo, usted dice que tal vez dentro de un mes, y creo que nos haría muy bien tener esa información, no solo para la investigación, sino, para nuestro trabajo.

Muchas gracias.

Señor Luis Amador Jiménez: Sí, señor diputado. Con mucho gusto, Y, en este acto instruyo a la Secretaría Técnica, le solicito para que comparta la resolución una vez que esté en firme, donde se conozca esto y donde ya se evidencia mucho de los elementos que ustedes han estado preguntando.

## **VI. ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN RECOPIADA DURANTE LA INVESTIGACIÓN**

En atención a los objetivos planteados por esta Comisión para desarrollar la investigación llevada a cabo, se exponen los siguientes hallazgos:

### **VI.I HECHOS DEMOSTRADOS**

1. El corredor vial San José Cartago comprende tres tramos: tramo desde la rotonda Zapote, en la ruta N° 215 hasta el entronque de las rutas N° 221, N° 252 y N° 2, carretera Florencio del Castillo; tramo de la carretera Florencia del Castillo; y tramo desde el cruce de la entrada de Cartago hasta el puente del Río Purires en San Isidro de El Guarco.
2. En febrero de 2019 la empresa Meco y el Gobierno de la República a través del CNC anunciaron un plan conjunto, mediante el modelo de concesión de obra

pública, para la ampliación del corredor vial nacional N° 2, con una distancia estimada de 24,3 km, un costo preliminar \$340.000.000 e incluyendo los siguientes segmentos: a) De la Plaza Cleto González Víquez hacia el Este para cruzar el nuevo proyecto de la Rotonda de las Garantías Sociales; b) De Hacienda Vieja, hasta el final actual de la Autopista Florencio del Castillo, por medio de un viaducto elevado cuyo recorrido se ha estudiado con extremo detalle con el fin lograr un trazado con la menor cantidad de expropiaciones en una zona de una altísima densidad de desarrollo urbano e industrial, incluyendo un viaducto elevado; c) A partir de Hacienda Vieja el trazado toma rumbo directo a Cartago sobre el derecho de vía de la Autopista Florencio del Castillo hasta llegar a Taras de Cartago, con la ampliación de la ruta en ambos sentidos a tres carriles y mejoramiento integral de todas las intersecciones y; d) Hasta la intersección de La Lima y en ese punto se bifurca: por una parte, la vía principal ingresa al centro de la ciudad de Cartago con intervención en urbanismo a la entrada de la Ciudad de Cartago, y por otra parte, y un ramal adicional que finaliza en el entronque de la Ruta Nacional No.2 con la Ruta Nacional 228 en Tejar de El Guarco, en un punto de referencia conocido como “El Quijongo”.

**3.** En abril del 2020, el Gobierno anunció que una licitación pública internacional saldría en noviembre del 2020 y que la adjudicación y firma del contrato se daría en julio del 2021. Nada de eso ocurrió. En mayo de 2022 MECO presentó incompletos los estudios correspondientes, por lo que CNC le amplió por 4 meses -a septiembre de 2022- el plazo para presentar los estudios de prefactibilidad y luego pasó a fase de estudio. La fecha límite para resolver la revisión final de Estudios de Factibilidad era el 30 de enero de 2023.

**4.** Tras la Resolución Complementaria a la Resolución JD-002-2021, a inicios de 2021 la empresa Meco hizo una reformulación del proyecto de concesión donde se reducía la distancia estimada a 22km, pero elevando el costo preliminar a \$487.460.051, además de eliminar del proyecto las secciones a) (de la Plaza Cleto González Víquez hacia el este) y la sección Tras – La Lima (2.8km), que el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) había adjudicado en un concurso aparte al consorcio H Solís - Estrella.

**5.** El consorcio H. Solís-Estrella inició obras en el segundo semestre del 2020 y el contrato fue adjudicado por 28 meses. La inversión original ascendía a \$57.9 millones de dólares y el dinero proviene de un préstamo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). La obra vial tuvo su orden de inicio el 2 de diciembre de 2020 y con fecha prevista de finalización para abril de 2023. Sin embargo, al concluir ese término se registraba apenas un 20% de avance, ante lo cual el CONAVI corrió para junio de 2024 (451 días compensables) el plazo, por lo que el atraso en la construcción de la carretera nacional es notorio.

**6.** La Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso, Ley N° 9397 del 14 de septiembre de 2016 no ha sido puesta en práctica por las distintas administraciones del Poder Ejecutivo, desaprovechando su utilidad.

- 7.** Un primer estudio de factibilidad contratado por el CNC en 2001 estimó una inversión total de la obra por \$88 millones de dólares para todo el corredor. En ese momento las expropiaciones se calcularon en \$14 millones de dólares.
- 8.** Para 2017 el costo de expropiaciones se actualizó a \$50 millones de dólares y en 2021 se estimó en \$80 millones de dólares, de las que no se ha realizado ninguna.
- 9.** Las expropiaciones podrían conllevar costos y retrasos adicionales que el Estado eventualmente tendría que subvencionar de forma adicional. Además, habría que reubicar varios asentamientos humanos ubicados en la Quebrada El Fierro.
- 10.** Por otro lado, pese a que los procesos de expropiación requieren que estén listos antes de dar la orden de inicio, a la fecha de este informe no se reporta ningún acercamiento de la Administración Pública con las comunidades ni la elaboración de plan alguno por parte de las autoridades del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos.
- 11.** Cálculos preliminares del CNC en enero de 2021 estimaron en ₡1.000 la tarifa de peaje que tendrán que pagar los usuarios cuando finalice la ampliación de la carretera. Actualmente se pagan ₡75 colones. Para agosto 2022 los nuevos cálculos de MOPT apuntaban a un peaje de ₡1.560 (considerando además la disminución de kilómetros y trayectos de la obra). Para subvencionar los peajes, el MOPT valoró la idea de entregar hasta \$100 millones de dólares de fondos públicos adicionales a la empresa concesionaria, lo que representaría un 20% adicional al valor actual estimado del proyecto.
- 12.** Por la ruta Nacional N° 2 actualmente transitan 70.000 vehículos diarios (que se espera duplicar en capacidad con la obra). A un costo mínimo de ₡1200 por ruta, con una proyección de cien mil vehículos, se estima un ingreso diario mínimo por peajes de ₡156 millones de colones a un plazo de concesión a de 25 años. Es decir, solo con los peajes en 9 años se cubriría el costo total de la obra.
- 13.** Durante la audiencia sostenida con el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador Jiménez, el día 18 de agosto de 2022, el jerarca adujo la existencia de contratos de mantenimiento y construcción de obras públicas de infraestructura vial que el MOPT ha identificado contienen cláusulas leoninas, abusivas y perjudiciales para el Estado con la participación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en dichos contratos como un factor común. Además, señaló la importancia de identificar a los actores responsables de incluir y negociar estas cláusulas y condiciones desfavorables para el interés público. A la fecha de este informe el MOPT no ha remitido a esta comisión la información que respalde estas acusaciones.
- 14.** El 20 de abril de 2023 la Junta Directiva del Consejo Nacional de Concesiones (CNC), rechazó de forma unánime la propuesta que la constructora MECO presentó al Gobierno en 2019 para ampliar la autopista Florencio del Castillo. La decisión fue notificada a MECO el 5 de mayo del mismo año, lo que implica que el Gobierno debe iniciar desde cero un nuevo plan. En este sentido el señor Luis Amador Jiménez, hasta el momento ministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT) justificó que la actual administración apostará por una licitación internacional que debería estar publicada durante el primer semestre del

2024 con un futuro diseño y construcción que no supere los \$220 millones de dólares con apoyo en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que el mismo jerarca vinculó a la inclusión de cláusulas perjudiciales para los intereses nacionales. Al cierre de este informe no se identificó ningún sustento técnico que justifique la determinación de dicho monto, ni acciones ni decisión de las autoridades de transportes que refuercen el cumplimiento del nuevo plazo propuesto.

## **VI.II OTROS HALLAZGOS DE RELEVANCIA**

1. Es urgente la ampliación de la Autopista Florencio del Castillo.

La información recopilada durante la investigación demuestra que desde agosto de 2021, el LANAMME señaló mediante el informe N° LM-INF-EIC-D-0007-2021 que la carretera Florencio del Castillo se encontraba en el primer lugar de gravedad y estado de urgencia para ser atendida.

Anteriormente, el actual Presidente de la República Rodrigo Chaves Robles formó parte del CNC entre noviembre de 2019 y mayo de 2020 cuando se aprobaron diversas adendas y resoluciones al proyecto de iniciativa privada propuesto por la empresa MECO; así tanto el MOPT, el CONAVI como el CNC otorgaron reiteradas prórrogas a MECO y H. Solís desde 2020 para presentar los informes y corregir las inconsistencias y faltas en sus respectivos proyectos, sin que exista una ruta clara de viabilidad económica, de los peajes, las expropiaciones (que deben estar en un plazo no mayor de 15 meses a partir del banderazo inicial en virtud de la Ley de Contratación Administrativa) ni de las obras de construcción.

Aunado a esto, en el informe de los primeros cien días de la Administración Chaves – Robles, el Presidente señaló que el proyecto de corredor vial San José – Cartago que intervendría veinticuatro kilómetros de vías; “fortalecerá nuestro objetivo de que los habitantes de ese país no pierdan tantas horas de sus vidas en presas interminables atrapados entre el asfalto y la prisa”.

Sin embargo, más allá de las palabras, se constata en las audiencias y la documentación recabada que no hay acciones concretas por parte de las autoridades del Gobierno para poner en marcha la necesaria y urgente ampliación de la Autopista Florencio del Castillo, por el contrario, justifican la no implementación del fideicomiso autorizado para este proyecto y demuestran la poca anuencia de continuar con la concesión propuesta por MECO sin presentar nuevas opciones para dar inicio a las obras ni mostrar mínimo interés por los sobrecostos y perjuicios que generan los atrasos.

2. Posible vínculo con el Caso Cochinilla: ¿por qué partir la autopista en dos?

De la información recopilada durante la investigación es notoria la división de las obras en dos segmentos que podrían beneficiar a dos consorcios de construcción investigados por presuntos casos de corrupción.

En este sentido, en julio de 2018, el exministro Rodolfo Méndez Mata indicaba a la prensa que se valoraba por parte del MOPT de aportar recursos al fideicomiso para la ampliación de la carretera Florencio del Castillo; sin embargo, para febrero de 2019 hubo un giro de intenciones sin fundamentos técnicos para orientar el proyecto hacia una concesión que giraba alrededor de la empresa MECO.

Cuando se anunció la propuesta entre la Administración Pública y MECO en febrero de 2019, don Rodolfo Méndez Mata, entonces Ministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT) justificó que: “La empresa nacional Constructora Meco tiene la capacidad para lanzarse en el desarrollo de esta iniciativa privada, pues actualmente ejecuta proyectos de carreteras bajo la modalidad de concesión de obra pública en Colombia, donde concluye de manera exitosa tres carreteras que suman una inversión total de \$2,1 millones”.

No obstante, el proyecto de la carretera Florencio del Castillo tiene un costo estimado de hasta \$500 millones de dólares, 250 veces superior a toda la experiencia combinada de MECO en proyectos de concesión de obra pública en Colombia, por lo que no puede sostenerse que existe una garantía de conocimiento. El grupo empresarial de MECO, ligado al señor Carlos Cerdas Araya, es investigado como imputado en los casos de corrupción de los Casos Cochinilla y Diamante en relación con presuntos actos de corrupción que presuntamente se extienden por más de una década, que reveló la presunta trama entre la empresa constructora y funcionarios públicos y alcaldes de municipios en Costa Rica para obtener ventajas indebidas en el campo de infraestructura vial.

La empresa, investigada por casos de corrupción, evasión fiscal y presunta compra de voluntades públicas debe comprobar tener la solvencia suficiente y seguridad para costear la obra, garantizar que sea económicamente factible y asegurar su ejecución y puesta en funcionamiento. El costo bajo de los proyectos gestionados en Colombia y la sombra que existe sobre la solvencia de la empresa dadas las investigaciones penales y administrativas ponen en duda la capacidad y experiencia de MECO. Sin embargo, la inversión es segura, siendo que Florencio de Castillo es la única ruta vial de acceso entre San José y Cartago, es la que comunica con la Zona Sur, la zona de Los Santos, es una ruta alterna para llegar al Caribe y genera impactos en la zona este de San José.

Según la investigación especial del Centro Latinoamericano de Investigación Periodística (CLIP), MECO fue mencionada en los Panama Papers de 2016 con una serie de empresas offshore en Islas Vírgenes Británicas. Además, esta empresa costarricense con oficinas en cinco países, además, ha ganado \$224 millones de dólares en proyectos del Gobierno del dictador Daniel Ortega Saavedra en Nicaragua.

Lo anterior es importante vincularlo con las conclusiones y recomendaciones del informe del Caso Cochinilla que arrojaron la existencia de una compleja red de corrupción cuya investigación legislativa aportó pruebas de “... la creación de condiciones que a todo nivel promovía un sistema de protección a los miembros de la red, para que los funcionarios libraba de las responsabilidades administrativas que en condiciones normales hubiese representado el cese sin responsabilidad patronal y para el empresario multas por incumplimiento de contratos o el incumplimiento de las condiciones para el acceso a las contrataciones (...) condiciones que permitieron crecer económicamente a ambas empresas al punto de conformar un duopolio de facto en el mercado de la construcción de obra pública y su mantenimiento, alcanzando ya para el año 2015 más de un 60% de los recursos dispuestos en Conavi, lo cual se sostuvo en el tiempo.”

De la documentación que conforma el expediente de esta investigación, se desprende un giro en la decisión del entonces Ministro Rodolfo Méndez Mata, que

lo hizo pasar de valorar el fideicomiso a la concesión tanto para el tramo Taras-La Lima asignado al consorcio H. Solís – La Estrella y la iniciativa privada presentada por MECO para la ampliación de la Autopista Florencio del Castillo, lo que llevó a partir las obras en la autopista en dos segmentos para ambas empresas.

A raíz de esto, surge la interrogante sobre un posible vínculo entre el Caso Cochinilla con la presente investigación, pues: “de acuerdo con los presupuestos indagados y las pruebas recabadas sobre las relaciones entre los empresarios de MECO y H. Solís con altos mandos del Consejo Nacional de Viabilidad y principalmente funcionarios ligados con la administración de fondos públicos, sobrepasó la esfera de las relaciones legítimas entre un entre contratante y un ente contratado, incluso que las conductas de estos funcionarios y empresarios expuestas ante la opinión pública y los hallazgos de la presente investigación, revelan un patrón de comportamiento superior al simple desarrollo de delitos de corrupción promovida por ambas empresas y apoyada por dichos funcionarios en procura de apropiarse irregularmente de los fondos públicos...”

Lo descrito lleva a considerar la posibilidad de que la ampliación de la Florencio del Castillo se haya visto afectada por estas prácticas de corrupción que hoy se encuentran en los Tribunales de Justicia, posibilidad que se ve reflejada en la división de la construcción de las obras para dos posibles consorcios y la inacción de las entidades públicas encargadas ante los atrasos desproporcionados, tanto en la construcción del sector Taras – La Lima como en el proceso de iniciativa privada para la ampliación de la autopista.

### 3. Deficientes mecanismos de control en el MOPT

Se logró demostrar en la presente investigación que las conclusiones de las instituciones encargadas de realizar auditorías y ejercicios de control, tales como el Lanamme de la UCR y la Contraloría General de la República han sido desoídas sistemáticamente.

De la información recabada es evidente la deficiencia de los sistemas de supervisión por parte del MOPT. Paralelamente, la auditoría realizada por Lanamme de la UCR señaló problemas en los estudios realizados para las obras en Taras – La Lima, específicamente en el informe LM-EIC-D-0762-2022 titulado “Evaluación de los estudios preliminares del proyecto de construcción de los intercambios entre la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la Ruta Nacional No. 2, sección Taras – La Lima” apuntó:

1. Debilidades y oportunidades de mejora en los estudios hidrológicos e hidráulicos, pues los primeros están incompletos al no incluir un análisis del riesgo de desbordamiento del Río Taras y los posibles efectos en el desarrollo del proyecto y su vida útil en la sección Taras – La Lima.

2. Determinó el incumplimiento con el Plan de Manejo de Tránsito y aspectos de seguridad vial en la sección Taras – La Lima por parte de la unidad ejecutora. Adicionalmente, de las consultas realizadas al MOPT, no se muestran acciones concretas por parte de las unidades competentes. Tendientes a resolver los problemas de los estudios hidrológicos e hidráulicos, así como el seguimiento al cumplimiento del Plan de Manejo de Tránsito que puede poner en riesgo la seguridad de conductores, constructores y transeúntes.

Aunado a esto, se evidencia en el informe DFOE-IFR-IF-00006-2020 denominado “Informe de auditoría de carácter especial sobre las labores de supervisión ejercidas por el mopt en el Programa de Infraestructura de Transportes (PIT)” relacionado con la Unidad Ejecutora del proyecto en investigación realizado por la Contraloría General de la República, que el programa no se está ejecutando adecuadamente.

Los resultados de la auditoría muestran que no se contó con una adecuada planificación en la definición del plazo inicial para cumplir con las condiciones previas y los requisitos del primer desembolso del crédito que llevó a un incremento en el plazo inicial y en los costos del proyecto en la sección Taras – La Lima. Adicionalmente, que la metodología de control de la Unidad Ejecutora del Proyecto no permite determinar el desempeño real del PIT, existen debilidades en la elaboración, aplicación y que no se implementan indicadores de Valor Ganado para evaluar el avance de las obras.

La Contraloría General de la República señala que hay incumplimiento en la evaluación por parte del gestor, que no existen indicadores de desempeño para el proceso de expropiaciones y que, además, falta transparencia y trazabilidad en la documentación de las órdenes de servicio que explican los posibles atrasos en las obras en el sector Taras – La Lima.

Esto confirma una carencia en la capacidad de vigilancia de los recursos y del proceso de construcción por parte de la unidad encargada en el MOPT al presenciar una escasa incidencia de las auditorías en el proceso de avance de las obras iniciadas por lo que es claro el debilitamiento de los sistemas de supervisión.

Finalmente, lo anterior coincide con una verificación de calidad de obras también deficiente. Esto por cuanto se logró demostrar en la investigación que las intervenciones que se han realizado a la Autopista Florencio del Castillo no cumplen con los estándares de calidad y recaen en sobrecostos para el país mientras existe un accionar permisivo de las autoridades del MOPT.

#### 4. Modelo de concesión ineficaz y desactualizado

El mérito de los modelos de concesiones es que permiten movilizar capital y conocimientos técnicos privados para realizar nuevas inversiones en infraestructuras sin requerir financiamiento estatal. En el proyecto de concesión de Florencio del Castillo el Consejo Nacional de Concesiones y la administración Chaves Robles plantearon el Estado costee al menos un 20% del total proyecto, mediante en subvención de peajes, que pague además los estudios de factibilidad incluso si la obra nunca llega a realizarse y que el Estado gestione de manera paralela los procesos de expropiación de más de 100 propiedades. Esto, además de incluir los costos operativos del CNC que al año superan los ₡6.000 millones de colones.

Estos hechos y elementos desvirtúan la naturaleza misma de la concesión y junto al penoso resultado del proyecto de ampliación de la ruta Nacional N°2, evidencian la necesidad de replantear el modelo de alianzas público-privadas para la construcción de infraestructura pública en Costa Rica.

Las primeras etapas de estudios de factibilidad son críticas pues obras no pueden comenzar sin expropiaciones y estudios de impacto. Cuando las contrataciones se hacen sin que se hayan expropiado los terrenos necesarios, ni se haya previsto la relocalización de los servicios públicos, ni se hayan concluidos estudios de suelos

o ambientales, las empresas adjudicadas pueden alegar que no puede continuar las obras viales y que no es por su responsabilidad, entonces piden aplazamientos y siguen recibiendo dineros públicos y obteniendo prórrogas a sus obligaciones. Este es el resultado de los distintos segmentos de la ruta nacional Florencio del Castillo, donde en la planificación y financiamiento de las obras viales no se incluyeron previsiones ni recursos necesarios para el prediseño y fiscalización de las obras y contratos.

Desde la presentación de la iniciativa privada por parte de MECO para el proyecto del corredor vial San José – Cartago en 2019 a la fecha de la emisión de este informe, los atrasos y la mora del CNC reflejan altos sobrecostos e incapacidad institucional para tramitar estos procesos.

En total han transcurrido 6 años desde la firma de la Ley No. 9397 y 4 en el proceso de análisis de la iniciativa de ampliación de la Autopista Florencio del Castillo. Desde febrero de 2019 cuando la empresa MECO y el Gobierno de la República mediante el CNC anunciaron un plan conjunto, mediante el modelo de concesión de obra pública, para la ampliación del corredor vial nacional N° 2 el costo estimado era de \$340.000.000, a hoy el estimado ronda los \$500.000.000.

Asimismo, de las audiencias realizadas y los contratos remitidos para la investigación surgen cuestionamientos sobre las cláusulas de los contratos, que vinculados a los casos de corrupción Cochinilla y Diamante lanzan alarmas sobre el modelo de contratación que se evidencia claramente ineficaz y desactualizado en perjuicio de los intereses nacionales.

## **VII. RECOMENDACIONES**

### **VII.I. A la Asamblea Legislativa**

i. Aprobar el presente informe y ordenar el traslado de una copia fiel del expediente legislativo N° 23.326 junto con este informe al Ministerio Público y a la Contraloría General de la República.

ii. Reformar la Ley de Expropiaciones para simplificar y agilizar los trámites, en aras de facilitar el desarrollo de obras públicas y constituir un fondo permanente para solventar los costos correspondientes con mayor agilidad, garantizando una atención prioritaria para la reubicación de asentamientos urbanos en respeto a los derechos de los habitantes y mecanismos de fijación de precios de los terrenos a expropiar que impida la especulación e inflación de precios en perjuicio del interés público y erario.

iii. Realizar una revisión integral de la Ley de Concesión de Obra Pública (Ley N° 7404) eliminando cláusulas abusivas y dañinas para el interés público, como el mecanismo de cesión de los contratos y eliminar la junta directiva del Consejo Nacional de Concesiones (CNC) y trasladar sus recursos y personal al desarrollo de proyectos sustantivos de ejecución de obras por parte del MOPT y con ello restablecer la planificación a largo plazo de obras de infraestructura, tomando en cuenta todo el ciclo de vida de los proyectos y las necesidades futuras de la población.



iv. Dar pronta tramitación y debido trámite al proyecto de ley N° 23196 Ley para Fortalecer los Sistemas de Control de Obra Pública del MOPT, que se encuentra en corriente legislativa y va encaminada a aportar soluciones a las problemáticas detectadas durante la investigación.

v. Analizar, en el ámbito legislativo, otras formas de alianzas público – privadas para los modelos de construcción de obra pública.

#### VII.II. A la Presidencia de la República

i. Requerir al Gobierno de la República a que asuma su responsabilidad política por los nulos avances y retrasos significativos en los procesos de planificación y construcción de los diversos tramos de la carretera Florencio del Castillo, Ruta Nacional N° 2.

ii. Valorar la ejecución de la Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-Cartago mediante Fideicomiso, N° 9397 de 14 de septiembre de 2016 la cual autoriza al Ejecutivo a utilizar la vía de fideicomiso para realizar las obras de ampliación de la Autopista Florencio del Castillo o en su defecto, señalar los criterios técnicos para no implementar esta posibilidad.

iii.. Convocar a una mesa de trabajo a los actores municipales afectados por las construcciones tanto en el sector de Taras – La Lima, como el resto de la Autopista que han manifestado su anuencia de colaborar en lo que sea necesario para poner en marcha la ampliación de la carretera.

#### VII.III. Al MOPT

i. Entablar, de manera inmediata, los procedimientos tendientes a sancionar al Consorcio H. Solís - La Estrella los \$10 mil por los atrasos en la entrega parcial del proyecto Taras - La Lima al no alcanzar al menos un 35% de avances en el proyecto en el 50% del plazo estimado de las obras.

ii. Indicar y documentar, en el plazo de seis meses, los contratos de mantenimiento y construcción de obras públicas de infraestructura vial que contienen cláusulas leoninas, abusivas y perjudiciales para el Estado con la participación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), así como de los actores responsables de incluir y negociar estas cláusulas y condiciones desfavorables para el interés público. Lo anterior, a fin de tomar, a la mayor brevedad, las medidas legales pertinentes.

iii. Cumplir con los compromisos incluidos por la propia administración en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026 “Rogelio Fernández Güell” en relación con la carretera Florencio del Castillo. A saber: a) la construcción de los Intercambios Viales en La Lima y Taras, y ampliación y mejoramiento de la sección entre los intercambios, Ruta Nacional N°2, Cartago, MOPT con un 90% de ejecución de la Obra en 2023 y 100% para 2024 y; b) lograr un un 25% avance en las etapas del proyecto de mejoramiento del Corredor Vial San José – Cartago, Ruta 2, cuyo avance actualmente es de 0%.

iv. Acatar las recomendaciones del informe LM-EIC-D-0762-2022 titulado “Evaluación de los estudios preliminares del proyecto de construcción de los intercambios entre la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las Rutas Nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la Ruta Nacional No. 2, sección Taras – La Lima” de Lanamme UCR sobre los estudios geológicos y geotécnicos en el proceso de ampliación de la autopista Florencio del Castillo.

v. Verificar que los laboratorios de control del contratista cuenten con la acreditación de la norma INTE-ISO/IEC 17025 en todas las obras por construir en adelante.

#### VII.IV. Al Ministerio Público

i. Valorar de los hechos señalados en este informe, para determinar si el ex Ministro Rodolfo Méndez Mata, las personas indagadas en el Caso Cochinilla y/o funcionarios del Consejo Nacional de Concesiones incurrieron en posibles delitos que deban ser elevados a juicio e incorporados en el expediente relacionado al Caso Cochinilla.

#### VII.V. A la Contraloría General de la República

i. Estudiar y analizar todos los eventos compensables dados por la Administración, reconocidos mediante las respectivas órdenes de servicio en el proyecto Taras - La Lima, lo que ha provocado el retraso de la recepción de obra por los constantes traslados de fecha de finalización del proyecto y la no aplicación de multas, sanciones y retenciones según lo estipulado en el contrato de obra mayor número No.PIT-99-LPI-0-2019 “Contratación de la Construcción de los Intercambios entre la intersección de las rutas nacionales No.2 y No. 236 (Taras) y la intersección de las rutas nacionales No. 2 y No. 10 (Cartago), incluyendo el mejoramiento de la ruta nacional No. 2, sección: Taras- La Lima, en la provincia de Cartago”.

ii. Investigar y evaluar las razones, justificaciones y decisiones por parte de Consejo Nacional de Concesiones (CNC), para no continuar con propuesta privada para ampliar el Corredor Vial San José – Cartago, según sesión ordinaria No. 009-2023, del 27 de abril de 2023, con el fin de determinar si la acción tomada por parte del CNC responde al interés público pese a que éste mismo Consejo ya había aprobado varias fases de dicha iniciativa y había invertido un tiempo significativo dando prórrogas para la entrega de estudios y requisitos, así como para analizar la propuesta.

DADO EN LA SALA DE SESIONES DE COMISIÓN ESPECIAL DE LA PROVINCIA DE CARTAGO, QUE SE ENCARGARÁ DEL ANÁLISIS, INVESTIGACIÓN, ESTUDIO, DICTÁMEN Y VALORACIÓN DE LAS RECOMENDACIONES PERTINENTES EN RELACIÓN CON LA PROBLEMÁTICA SOCIAL, ECONÓMICA, EMPRESARIAL, AGRÍCOLA, TURÍSTICA, LABORAL Y CULTURAL DE LA PROVINCIA DE CARTAGO, CON EL OBJETIVO DE ESTIMULAR EL DESARROLLO DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA, FOMENTANDO NUEVOS EMPLEOS Y MEJORANDO LAS CONDICIONES SOCIO-ECONÓMICAS DE LOS POBLADORES DE DICHA PROVINCIA, INCLUYENDO EL ESTUDIO DE TODA LA LEGISLACIÓN REFERENTE Y EL DICTÁMEN DE EXPEDIENTES DE LEY, San José, a los 02 días del mes de octubre de dos mil veintitrés.

ANTONIO ORTEGAGUTIÉRREZ//PAULINA RAMÍREZ PORTUGUEZ//ROSAURA MÉNDEZ GAMBOA//PAOLA NÁJERA ABARCA//ÓSCAR IZQUIERDO SANDÍ//JOHANA OBANDO BONILLA// ALEJANDRO PACHECO CASTRO// DIPUTADOS (AS).

**ADICIÓN A INFORME AFIRMATIVO DEL EXPEDIENTE N° 23326. INVESTIGACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-CARTAGO A PROPÓSITO DE LOS MÚLTIPLES**

## **RETRASOS, SOBRECOSTOS, RIESGOS LEGALES Y DE INFRAESTRUCTURA Y PROBLEMAS DE AVANCE EN EL PROCESO DE AMPLIACIÓN DE ESA RUTA NACIONAL.**

En el capítulo VII, RECOMENDACIONES el Diputado Pacheco Castro propone la siguiente redacción para los apartados b, c. y d:

A la Asamblea Legislativa:

b) Analizar los proyectos legislativos N° 23196, Ley para Fortalecer los Sistemas de Control de Obra Pública del MOPT, y N°23665, Ley para el Uso más Eficiente, Eficaz, Óptimo y Oportuno de los Recursos Generados por el Sistema de Peajes, que van encaminados a aportar soluciones a las problemáticas detectadas durante la investigación.

c) Dirigir esfuerzos para mejorar nuestro sistema de expropiaciones, de contratación pública, de construcción de obra pública, de concesión de obra pública y para fortalecer el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), revisando la conformación de su órgano directivo y otras mejoras necesarias para que coadyuve a cerrar la brecha de infraestructura que existe en este país.

d) Estudiar la conveniencia de introducir, vía legal, la obligatoriedad de contar con una cláusula de valor actual neto (VAN), a fin de que cuando se llegue a un monto convenido las obras viales pasarían a manos del Estado, lo que podría incidir en corregir los desajustes y desviaciones entre los estudios iniciales de costo y de tráfico y el momento real en que el concesionario recupera la inversión y obtiene la rentabilidad esperada, así como la de eliminar la figura de la cesión de contratos de concesión y otras que se consideren inconvenientes para el interés público.

Lo anterior, por las siguientes razones:

b) El análisis normativo encomendado a la Asamblea Legislativa no se limitaría a la Ley de Expropiaciones y a la Ley de Concesión de Obra Pública, sino que abarcaría en general los sistemas de expropiaciones, contratación pública, construcción de obra pública y concesión de obra pública.

c) Si bien en el texto del informe se habla de la conveniencia de estudiar la introducción legal de la figura de la cláusula de valor actual neto (VAN), no existe referencia a ella en las recomendaciones.

d) Se recomienda también el análisis del proyecto de Ley para el Uso más Eficiente, Eficaz, Óptimo y Oportuno de los Recursos Generados por el Sistema de Peajes, expediente 23.665.

ALEJANDRO PACHECO CASTRO//DIPUTADO

**ADICIÓN A INFORME AFIRMATIVO UNÁNIME DEL EXPEDIENTE N° 23326, INVESTIGACIÓN SOBRE EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VIAL SAN JOSÉ-CARTAGO A PROPÓSITO DE LOS MÚLTIPLES**

## **RETRASOS, SOBRECOSTOS, RIESGOS LEGALES Y DE INFRAESTRUCTURA Y PROBLEMAS DE AVANCE EN EL PROCESO DE AMPLIACIÓN A ESA RUTA.**

En el capítulo VII, RECOMENDACIONES, si bien se avalan aquellas señaladas para la Asamblea Legislativa, el diputado Pacheco Castro y la diputada Ramírez Portuguez, proponen la siguiente redacción para los apartados b, c y d:

**b)** Dirigir esfuerzos para mejorar nuestro sistema de expropiaciones, de contratación pública, de construcción de obra pública, de concesión de obra pública y para fortalecer el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), revisando la conformación de su órgano directivo y otras mejoras necesarias para que coadyuve a cerrar la brecha de infraestructura que existe en este país.

**c)** Estudiar la conveniencia de introducir, vía legal, la obligatoriedad de contar con una cláusula de valor actual neto (VAN), a fin de que cuando se llegue a un monto convenido las obras viales pasarían a manos del Estado, lo que podría incidir en corregir los desajustes y desviaciones entre los estudios iniciales de costo y de tráfico y el momento real en que el concesionario recupera la inversión y obtiene la rentabilidad esperada, así como la de eliminar la figura de la cesión de contratos de concesión y otras que se consideren inconvenientes para el interés público.

**d)** Analizar, en el ámbito legislativo, otras formas de alianzas público – privadas para los modelos de construcción de obra pública.

Lo anterior, por las siguientes razones:

a) El análisis normativo encomendado a la Asamblea Legislativa no se limitaría a la Ley de Expropiaciones y a la Ley de Concesión de Obra Pública, sino que abarcaría en general los sistemas de expropiaciones, contratación pública, construcción de obra pública y concesión de obra pública.

b) Si bien en el texto del informe se habla de la conveniencia de estudiar la introducción legal de la figura de la cláusula de valor actual neto (VAN), no existe referencia a ella en las recomendaciones.

c) Se recomendaría analizar la conveniencia de legislar sobre otras formas de colaboración pública-privada diferentes a la concesión.

ALEJANDRO PACHECO CASTRO//PAULINA RAMÍREZ PORTUGUEZ//  
DIPUTADO//DIPUTADA.