ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO AL ARTÍCULO 6 DEL TÍTULO IV, CAPÍTULO I DE LA LEY DE FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, LEY N°9635, DEL 3 DE DICIEMBRE DE 2018 Y SUS REFORMAS.

LEY PARA EXCLUIR AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES DE LA APLICACIÓN DE LA REGLA FISCAL

JOSELYN FABIOLA SÁENZ NÚÑEZ
Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS
Y SEÑORAS DIPUTADAS

EXPEDIENTE N.º25.919

PROYECTO DE LEY

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO AL ARTÍCULO 6 DEL TÍTULO IV, CAPÍTULO I DE LA LEY DE FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, LEY N°9635, DEL 3 DE DICIEMBRE DE 2018 Y SUS REFORMAS.

LEY PARA EXCLUIR AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES DE LA APLICACIÓN DE LA REGLA FISCAL

Expediente N.°25.919

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El presente proyecto de ley busca la exclusión total del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) de la aplicación de la conocida “regla fiscal”, contenida en el Título IV “Responsabilidad Fiscal de la República”, Capítulo I “Disposiciones Generales Objeto, Ámbito de Aplicación, Definiciones y Principios”, de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley No. 9635, del 3 de diciembre de 2018 y sus reformas.

Para esto, se propone la adición de un nuevo inciso al artículo 6 del Título IV del Capítulo I, el cual establece las instituciones que se encuentran exentas de aplicar la regla fiscal, dicho inciso agregaría al INCOFER dentro de las excepciones, permitiendo ampliar la exclusión actual dispuesta en el inciso v) del artículo 6 de la Ley 9635, para que en el caso específico de INCOFER la exclusión de la regla fiscal abarque los recursos necesarios para garantizar su funcionamiento y mejoras al servicio del tren en el país, provenientes de transferencias del presupuesto nacional.

En tiempos recientes se evidencia una mayor importancia y aumento del uso del tren de pasajeros en todas sus rutas.

En este sentido y según datos del INCOFER solo durante los primeros nueve meses del 2023, ya se había superado en casi 40.000 los usuarios registrados durante todo el 2022; que correspondieron a 2.572.952 de personas usuarias y para la finalización del 2023, se registraron al menos 3.423.887 pasajeros, superando incluso la cifra pre-pandemia registrada en 2019 de 3.3379.210 personas usuarias.

En el año en curso, esta tendencia se mantiene, pues durante los primeros nueve meses de 2024 ya se han registrado 350.000 usuarios más que los registrados en los primeros meses del año anterior.

La ruta Cartago-San José, según el INCOFER, ha sido la que más crecimiento ha experimentado desde el 2023 y en lo que va del 2024, transportando más de 8000 pasajeros todos los días. Específicamente, esta ruta ha transportado a 1.145.0.35

usuarios al cierre de septiembre de 2024, siendo esto 100.000 usuarios más que la siguiente ruta más utilizada, la de Heredia.

El aumento en el uso de esta ruta coincide con las obras del intercambio vial Taras-La Lima, iniciados en 2020, momentos en los que el impacto de la pandemia redujo tanto el uso del tren como de vehículos particulares, pero una vez que ha retomado la normalidad y con eso la reducción o eliminación del trabajo remoto, las ejecuciones tardías de estos proyectos han colapsado la salida y entrada a Cartago, convirtiendo una ruta de treinta minutos en una que llega a superar las dos horas en momentos de hora pico, mientras que el tren hace la ruta en aproximadamente cuarenta y cinco minutos, lo que lo ha posicionado como la única alternativa razonable para el transporte de parte importante de las y los cartagineses hacia San José y de vuelta.

Sin embargo, la ejecución de las obras son solo parte del aumento de la problemática del transporte de las y los cartagineses, puesto que el problema es previo y personas expertas han señalado que la finalización de la construcción del mencionado intercambio vial Taras-La Lima, o inclusive una eventual ampliación de la Autopista Florencio del Castillo, no son soluciones definitivas ni a largo plazo. En esa dirección resulta prioritario la mejora en el transporte público, dándole un papel central al servicio del tren, por lo que resulta fundamental excluir al INCOFER del freno en inversión y ejecución que es la regla fiscal si se quiere tratar la problemática del transporte en Cartago.

Por otra parte, en el caso de Alajuela y Heredia, datos del Programa Estado de la Nación (PEN) sitúan a estos cantones dentro de la categoría “alto” en presas, y las personas que viajan desde estos hacia San José también han optado por el servicio del tren como una alternativa de transporte, inclusive, ante el congestionamiento vial extremo que se vivió a inicios del 2024 por las obras sobre el Río Torres, en el Bajo Los Ledezma, el INCOFER aumentó la capacidad de pasajeros en la ruta Alajuela-San José de 1800 a 4680 pasajeros diarios para tratar la problemática.

El fomento del transporte público frente al uso excesivo de vehículos particulares implica una serie de beneficios para individuos y para la sociedad en su conjunto. Este fomento sólo se puede lograr con la garantía de que el servicio que se está prestando es de calidad, lo que se alcanza con inversión.

Los beneficios de la reducción de la flota vehicular en circulación son diversos, desde el ámbito económico y productivo, el Programa Estado de la Nación (PEN) ha calculado que el tiempo que se pierde en las presas equivale a 4% del Producto Interno Bruto (PIB), no solo por los excesivos tiempos de traslado en horas pico, también por el desincentivo que representa para parte de la población el salir de sus hogares a realizar consumo de productos o servicios por el tiempo empleado en el traslado.

Según se señala en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, que pretende lograr que las ciudades y asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y

sostenibles, la meta número 2 señala que "*de aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, personas con discapacidad y las personas de edad*"; por lo que esta iniciativa encuentra sustento en las metas que Costa Rica ha suscrito.

Desde la cuestión ambiental, a fecha del último Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero (INGEI) en 2017, el sector transporte, especialmente el individual, se posicionaba como el sector con mayores emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), alcanzando un total del 42% de las emisiones totales, a lo que se le debe sumar el aumento en la flota vehicular que se viene experimentando en el país, lo que implica inevitablemente un aumento en las emisiones de este sector desde esa medición, inclusive, desde el PEN se posiciona a Costa Rica como el tercer país a nivel latinoamericano con mayor densidad vehicular. Esta problemática se debe solventar dejando de priorizar el vehículo privado, y fomentando los medios que permiten el transporte de un mayor número de personas como los son los autobuses y el tren de pasajeros.

Muy de la mano con lo anterior, el aumento de las GEI del sector transporte impacta en la salud respiratoria de las personas y también el aumento de los vehículos circulando en la salud auditiva; además, el atasco en presas es un factor conocido para el aumento del estrés de las personas. Todas estas condiciones representan una reducción significativa en la calidad de vida de los usuarios y de las personas peatonas.

Todas estas consecuencias, como se mencionó, han aumentado junto con el incremento de la flota vehicular, pero a esto se debe sumar el deteriorado sistema de transporte público, tanto del que está en manos privadas como públicas, lo que lleva a un desincentivo para que la población lo utilice.

La aplicación de la regla fiscal en su momento implicó para el Instituto que una reserva de 800 millones de colones, a finales de 2023 que no podía invertir en compra de equipo, contratación de trabajadores, trabajos de mantenimiento, ni en expansión de la red ferroviaria pues esta normativa se lo impedía, lo que limita la capacidad de responder a la creciente demanda de la población por el servicio. Aún en ese mismo año, desde el INCOFER expresaban que la regla fiscal impedía completar el tramo del tren hasta Paraíso centro.

En reiteradas ocasiones, diversos jerarcas del INCOFER han manifestado que la regla fiscal es la que impide invertir en mejoras de la infraestructura y ampliación de las rutas del tren en el casco urbano.

En noviembre de 2022, el entonces Presidente Ejecutivo de INCOFER, Mario Arce Guillén manifestó: *"Estamos atados de manos por la actual situación de la Regla*

Fiscal”, frente a la solicitud de la comunidad cartaginesa de ampliar el servicio a fines de semana.

El anterior jerarca de la institución, Álvaro Bermúdez Peña, indicó el 03 de setiembre de 2024, que el tren a Paraíso de Cartago no podía llegar hasta el centro del cantón porque no tenían los recursos necesarios dada la aplicación de la regla fiscal.

Por su parte, el Poder Ejecutivo junto con el INCOFER han manifestado el compromiso de que el tren llegue hasta el centro de Paraíso de Cartago, el impulso al proyecto de tren eléctrico interurbano y el tren de carga hacia el Caribe; de igual manera, la actual administración impulsa la llegada del tren a Puntarenas; sin embargo, la aplicación de la regla fiscal que recae sobre el INCOFER ata de manos a la institución para mejorar y ampliar los servicios que brinda.

Si bien en setiembre de 2023 se aprobó la Ley No.10386, Reforma Ley de Fortalecimiento de las finanzas públicas del 26 de setiembre de 2023, para excluir de la regla fiscal a empresas públicas o instituciones autónomas con actividades comerciales, dentro de las cuales entra INCOFER, esta exclusión solo se aplica a los recursos generados internamente por estas entidades y no incluye las transferencias recibidas del Gobierno Central, transferencias indispensables para el funcionamiento de la institución. En razón de lo anterior, es urgente excluir a la totalidad del INCOFER de la aplicación de la regla fiscal.

Frente a un contexto global de mejoras en los servicios de transporte público, como país estamos en la obligación de avanzar con mayor celeridad hacia la modernización de estos servicios y garantizar calidad en la movilidad de las personas usuarias del transporte público.

Esta iniciativa de ley pretende dotar de herramientas al INCOFER para que todos sus proyectos puedan ejecutarse y los recursos económicos puedan destinarse a garantizar el cumplimiento de los objetivos que dieron origen a su creación:

a) Fortalecer la economía del país mediante la administración de un moderno sistema de transporte ferroviario para el servicio de pasajeros y de carga en todo el territorio nacional.

b) Rehabilitar, estructurar y modernizar, tanto en lo que se refiere a vías, instalaciones y equipo rodante, como a su administración y prestación de servicios en general, los actuales ferrocarriles nacionales del Atlántico y Eléctrico al Pacífico, a fin de integrarlos en un ferrocarril interoceánico nacional para la prestación del servicio.

c) Estudiar, ejecutar y administrar toda nueva red ferroviaria que pueda integrarse a las actuales, a fin de habilitar zonas de producción del país. Los estudios comprenderán, además, la posibilidad de llevar a cabo una interconexión ferroviaria centroamericana.

d) Electrificar, reconstruir, rectificar y extender toda su red ferroviaria existente.

La presente propuesta tiene como antecedente el proyecto de ley tramitado bajo el expediente N.° 24.663, denominado “Adición de un inciso z) al artículo 6 del Título IV, Capítulo I de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas, Ley N.° 9635, del 3 de diciembre de 2018 y sus reformas. Ley para excluir al Instituto Costarricense de Ferrocarriles de la aplicación de la regla fiscal”, presentado por la fracción del Frente Amplio para el periodo 2022-2026. Con esta iniciativa se retoma ese esfuerzo legislativo y se reafirma el compromiso de dotar al INCOFER de las condiciones necesarias para mejorar y ampliar el transporte ferroviario de pasajeros y de carga en el país.

En virtud de las consideraciones expuestas, se somete el presente proyecto de ley al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su discusión y aprobación por parte de los señores y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

ADICIÓN DE UN NUEVO INCISO AL ARTÍCULO 6 DEL TÍTULO IV, CAPÍTULO I DE LA LEY DE FORTALECIMIENTO DE LAS FINANZAS PÚBLICAS, LEY N°9635, DEL 3 DE DICIEMBRE DE 2018 Y SUS REFORMAS.

LEY PARA EXCLUIR AL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES DE LA APLICACIÓN DE LA REGLA FISCAL

ARTÍCULO ÚNICO- Se adiciona un inciso nuevo al artículo 6 del Título IV "Responsabilidad Fiscal de la República", capítulo I "Disposiciones Generales Objeto, Ámbito de Aplicación, Definiciones y Principios", de la Ley de Fortalecimiento de las Finanzas Públicas Ley No. 9635, del 3 de diciembre de 2018 y sus reformas, que se leerá de la siguiente manera:

Artículo 6- Excepciones. Quedan exentas del ámbito de cobertura del presente título, las siguientes instituciones y gastos:

(…)

INCISO NUEVO) El Instituto Costarricense de Ferrocarriles, independientemente de la fuente de financiamiento de sus gastos. Además, se exceptúan las transferencias corrientes o de capital que se realicen desde el presupuesto nacional hacia el instituto Costarricense de Ferrocarriles.

Rige a partir de su publicación.

DIPUTACIÓN	FIRMA