

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

PROYECTO DE LEY

**FORTALECIMIENTO DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE
FERROCARRILES (INCOFER) Y PROMOCIÓN DEL
TREN ELÉCTRICO INTERURBANO DE LA
GRAN ÁREA METROPOLITANA**

VARIOS SEÑORES DIPUTADOS

EXPEDIENTE N.º 18.252

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

PROYECTO DE LEY

FORTALECIMIENTO DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES (INCOFER) Y PROMOCIÓN DEL TREN ELÉCTRICO INTERURBANO DE LA GRAN ÁREA METROPOLITANA

Expediente N.º 18.252

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Costa Rica necesita con urgencia desarrollar un sistema de transporte ferroviario moderno, eficiente y ambientalmente sustentable.

Esta necesidad es particularmente apremiante en la Gran Área Metropolitana (GAM) donde se concentra la mayor parte de la población (54% de 4,4 millones de habitantes) y el sistema de transporte se encuentra absolutamente colapsado y resulta insostenible desde el punto de vista económico, social y ambiental. En esta región del país el caos y la congestión vial están afectando sensiblemente la calidad de vida de la población.

La cantidad de personas que circulan diariamente en vehículos automotores por las ciudades de San José, Alajuela, Heredia y Cartago ha provocado la saturación de las principales vías. Las presas son interminables. No hay vías que sean suficientes para la cantidad de carros. Debido a este colapso vial y a la falta de planificación urbana el sistema tradicional de transporte público no representa una solución eficiente para las usuarias y los usuarios, pues los vehículos de transporte público individual y colectivo también quedan atrapados en las interminables filas y la saturación vial.

No hay un problema ambiental que afecte más severamente la calidad de vida de las habitantes y los habitantes de la Gran Área Metropolitana que este colapso del sistema de transporte. Pérdida diaria de valiosas horas de descanso y del ya de por sí escaso tiempo libre de la clase trabajadora. Afectación a la salud física y mental. Creciente contaminación del aire. Incremento notable del estrés, de la tensión, pérdida de la tranquilidad. Incremento notable de la frustración y violencia social y familiar, entre muchas otras consecuencias negativas.

El caos vial de la GAM es incompatible con los compromisos internacionales que Costa Rica ha asumido en la lucha contra el grave problema del cambio climático y el calentamiento global. La principal fuente de emisión de gases de efecto invernadero en nuestro país es el uso de combustibles fósiles en el transporte. Según datos del Minaet, más del ochenta por ciento (80%) del petróleo que se consume en el país se destina al sector transporte, totalmente dependiente de los hidrocarburos (Balance Nacional de Energía, 2009). A pesar de esta realidad, en los

últimos años se ha hecho muy poco o casi nada para reducir esta dependencia y desarrollar sistemas de transporte que utilicen fuentes alternativas de energía.

De hecho, esta preocupación es compartida por las propias autoridades del ministerio rector del sector energía: *“Es imperativo actuar sobre el sector transporte para reducir su impacto no solo en el consumo de combustibles fósiles, sino sobre el ambiente, puesto que también, es responsable de la mayor parte de la contaminación del aire de las principales ciudades. El descongestionamiento vial y la electrificación del transporte, son también acciones prioritarias que contribuirán a un mejor desarrollo del país, reduciendo presiones sobre la economía y el ambiente”*. (Minaet, Hacia un nuevo modelo energético para nuestro país, 2010, p. 11)

El impacto económico del actual sistema de transporte también será insostenible en el mediano plazo. El modelo económico basado en la combustión de hidrocarburos se encuentra agotado y está llevando al planeta a una terrible crisis ambiental y económica. La producción mundial de petróleo está llegando a su máximo histórico. Los estudios más serios coinciden en que las reservas empezarán a agotarse en las próximas décadas y los precios de los hidrocarburos se dispararán. La discusión gira sobre cuándo estallará esta crisis pero ya casi nadie se atreve a negarla. Así las cosas, quienes primero sufrirán las consecuencias económicas del crecimiento desmedido de los precios serán los países importadores más dependientes de los hidrocarburos, como Costa Rica. Por el contrario, tendrán mejores oportunidades los países que hayan incursionado a tiempo en procesos de transición para desarrollar sistemas alternativos de transporte que reduzcan su dependencia de los combustibles fósiles.

El transporte ferroviario mediante la utilización de energía eléctrica es una alternativa real y viable para realizar dicha transición en Costa Rica. Según datos del ICE, nuestro país genera más del noventa y cinco por ciento (95%) de la electricidad que consume, utilizando fuentes renovables de energía, distintas de la combustión de hidrocarburos. En la Gran Área Metropolitana se concentra una gran cantidad de población en un espacio geográfico relativamente reducido. En términos relativos, las distancias que requiere cubrir nuestro sistema de transporte son cortas. Por si fuera poco, en la GAM ya contamos con derechos de vía previstos para el transporte ferroviario que, si bien es cierto, están abandonados, no requieren de costosas expropiaciones para su rehabilitación.

Es decir, en la GAM tenemos una apremiante necesidad social, económica y ambiental por desarrollar un tren eléctrico moderno, eficiente y de calidad; y contamos con condiciones altamente favorables para ello. Pero hasta ahora no se ha hecho.

Por el contrario, las políticas impulsadas durante la última década del siglo XX fueron en la dirección totalmente opuesta. El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), la institución creada para desarrollar y administrar una red moderna de transporte ferroviario en todo el país fue debilitada y prácticamente desmantelada. De hecho, se llegó a decretar su cierre técnico. Se le quitó su presupuesto, se

clausuraron o se redujeron al mínimo sus actividades operativas, se cesó a la mayor parte de sus funcionarios. Se abandonó la inversión pública en nuestra red ferroviaria, la cual se deterioró aceleradamente. Sus activos fueron abandonados y muchos se perdieron, sin que hasta la fecha se hayan sentado las responsabilidades del caso. Costa Rica perdió valiosos años en el urgente desarrollo y fortalecimiento de su sistema de transporte público ferroviario.

A partir de la Administración Pacheco de la Espriella (2002-2006) se reconoció este gravísimo error y se inició un lento proceso por reactivar al Incofer. Poco a poco el tren de transporte público volvió a circular por San José y de esta ciudad a Heredia y Belén. Recientemente se espera la reapertura de los servicios a Cartago y Alajuela.

Sin embargo, son muchas las limitaciones que enfrenta este proceso de reactivación. El Incofer sigue siendo una institución debilitada. A pesar de que cuenta con un valioso patrimonio y de que los últimos gobiernos han hecho esfuerzos por transferirle recursos para el mantenimiento de las vías férreas, el Instituto requiere capitalizarse y liberarse de trabas legales. No cuenta con ingresos estables para invertir en la urgente modernización de sus servicios. El marco legal que rige a la institución está desactualizado (1985) y le impone serias limitaciones para la obtención de financiamiento y la agilización de sus procesos de contratación administrativa.

Aún así, los resultados de la reactivación del tren urbano convencional son notablemente favorables y constituyen un indicio alentador de que lo que podría lograrse si se consolidara en la GAM un sistema moderno de transporte público ferroviario. Mientras que, para transportar 5400 personas entre Heredia y San José en un día se requiere realizar 2700 viajes en vehículos automotores con una duración de 55 minutos o más, el servicio de tren convencional del Incofer moviliza esa misma cantidad de personas en 30 viajes de 30 minutos.

En este sentido, el objetivo principal de la presente iniciativa es fortalecer al Incofer, a fin de dotarlo de las herramientas necesarias para desarrollar el transporte público ferroviario en nuestro país. Al mismo tiempo, pretendemos sentar las bases para que dicha institución cuente con las condiciones económicas, legales y técnicas para construir y operar un tren eléctrico interurbano en la Gran Área Metropolitana.

Para estos efectos, en primera instancia se proponen una serie de reformas y adiciones a la Ley de Creación del Incofer (N.º 7001) en aras de fortalecer efectivamente a dicha institución:

- Autorizar al Incofer a obtener financiamiento mediante el endeudamiento externo e interno hasta por un cincuenta por ciento (50%) de sus activos totales. Actualmente la ley que rige al Instituto le impone excesivas restricciones que limitan su acceso al crédito, a pesar de poseer valiosos activos. En días recientes la Asamblea Legislativa aprobó reformas que eliminaron restricciones similares que afectaban al Instituto

Costarricense de Electricidad (ICE) y a la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo de la Vertiente Atlántica (Japdeva). De manera que no existe justificación para mantener dichas limitaciones en el caso del Incofer, otra institución igualmente estratégica para el desarrollo del país.

Con el mismo objetivo, también se autoriza al Incofer a constituir fideicomisos, emitir títulos valores y, en general utilizar otros mecanismos financieros que le permitan obtener financiamiento para el desarrollo de sus proyectos.

- Modernizar el régimen de contratación administrativa de la institución. La ley vigente restringe irrazonablemente la utilización de los diversos mecanismos de contratación al impedirle hacer compras directas y licitaciones privadas por montos superiores a 1 millón de colones. En su lugar, se plantea autorizar al Incofer a utilizar el mismo régimen especial de contratación administrativa creado mediante la Ley N.º 8660, de 8 de agosto de 2008 para el ICE y sus empresas, el cual permite agilizar los procesos de contratación indispensables para el desarrollo de grandes obras de infraestructura, sin desconocer los principios constitucionales que rigen la materia.
- Fortalecer la capacidad del Incofer para desarrollar fuentes propias de ingresos que permitan financiar sus proyectos de transporte ferroviario. Se autoriza al Instituto a suscribir alianzas y convenios de cooperación con otras instituciones públicas, así como a desarrollar otras obras o proyectos de infraestructura en inmuebles de su propiedad que le permitan obtener ingresos adicionales, siempre que dichas actividades no afecten la prestación del servicio de transporte. En la actualidad, el Incofer cuenta con propiedades que por su tamaño y ubicación podrían ser aprovechadas para estos fines.
- Actualizar el régimen de expropiaciones que aplica el Instituto. La normativa vigente limita al Incofer a tramitar expropiaciones a través del Poder Ejecutivo. Sin embargo, resulta más razonable autorizarlo a aplicar un régimen de expropiaciones más expedito y que pueda ser ejecuta directamente por la institución. Es decir, un régimen similar al que rige al ICE, con base en la Ley N.º 6313 y sus reformas.
- Generar las condiciones para que el Incofer pueda reactivar la red ferroviaria nacional, desarrollando proyectos estratégicos para el país como el tren eléctrico interurbano de la GAM, y un servicio de tren interoceánico que reactive y conecte la vía férrea del Atlántico y el Pacífico para transporte de carga y pasajeros, así como otros proyectos incluidos en sus planes de desarrollo.

Además de enmendar el error histórico del desmantelamiento del Incofer, la presente iniciativa legislativa plantea varias propuestas para facilitar y fomentar que dicha institución pueda desarrollar, como proyecto prioritario y estratégico para el país, un moderno sistema de transporte eléctrico ferroviario para la Gran Área Metropolitana: el tren eléctrico interurbano.

Este proyecto consiste en utilizar el derecho de vía del tren convencional que conecta las ciudades de San José, Alajuela, Heredia y Cartago y que actualmente administra el Incofer, para habilitar un tren eléctrico que facilite el transporte público entre estas ciudades y la capital. Para ello, se convertiría el derecho de vía férrea en un carril de transporte masivo a base de energía eléctrica y con alta capacidad de movilización.

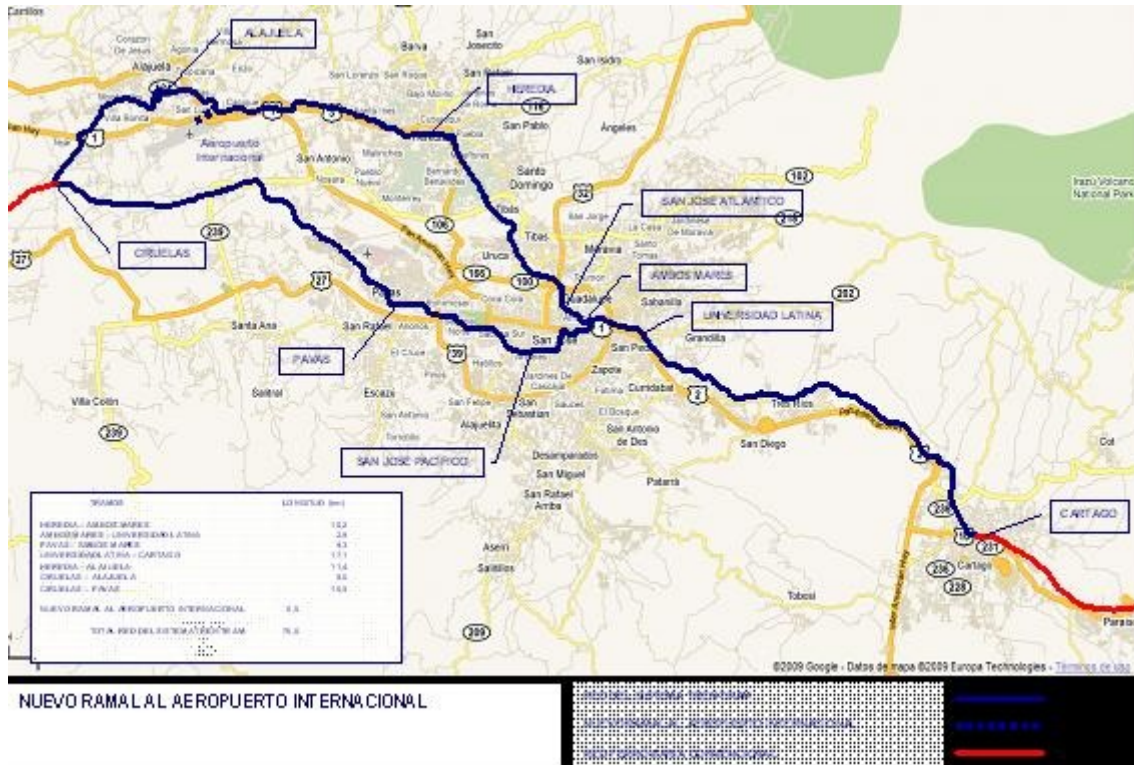
Según datos del Incofer, la implementación de dicho sistema permitiría facilitar la movilidad de personas en una forma segura, eficiente y limpia, contribuyendo sustancialmente al mejoramiento de su calidad de vida en la GAM, mediante la reducción de la problemática del congestionamiento vial.

Una de las principales causas de este congestionamiento es el desplazamiento diario en vehículos automotores hacia San José de una gran cantidad de habitantes de las provincias de Heredia (64%), Cartago (57%) y Alajuela (47%) para fines de trabajo, estudio, acceso a servicios, recreación, entre otros. En este sentido, el tren eléctrico interurbano brindaría una alternativa más rápida, segura y accesible económicamente para que dicha población se desplace hacia la capital y entre las ciudades mencionadas. Inevitablemente esto se traduciría en ahorro de energía, reducción de la contaminación con gases de efecto invernadero y una disminución de la saturación vial.

Así las cosas, este proyecto tendría un impacto directo en el mejoramiento de la calidad de vida de 760,360 habitantes de los 13 cantones y 51 distritos de Alajuela, Heredia, San José y Cartago por donde circularía el tren en un recorrido de 75 kilómetros (ver mapa), pero además se traduciría en beneficios tangibles para los más de dos millones de personas que habitan en la GAM.

La iniciativa facilitaría el acceso a importantes servicios entre estas cuatro provincias, tales como universidades, hospitales, estadios, centros comerciales, zonas industriales, así como a las principales instituciones públicas y dependencias gubernamentales.

Ruta del Tren Eléctrico Interurbano
Fuente: Incofer



Un dato significativo es que para la construcción de este sistema ferroviario no sería necesario ejecutar nuevas expropiaciones, pues podría implementarse utilizando los derechos de vía que actualmente posee el Incofer. Tampoco sería necesario modificar el ancho de vía existente. El tren eléctrico interurbano podría desarrollarse utilizando trenes “TRAM”, que es un sistema de metro ligero que circula tanto por la ciudad como por vías ferroviarias existentes en el entorno de la misma, prolongando así sus servicios hacia la periferia. Además, los nuevos vehículos ligeros podrían coexistir con otras circulaciones ferroviarias convencionales ya existentes en la vía férrea nacional, mejorando así el aprovechamiento de las mismas. Esto significa que el proyecto vendría a consolidar y complementar los esfuerzos que actualmente realiza el Incofer por rehabilitar el servicio de tren hacia Heredia, Cartago y Alajuela.

En una etapa posterior, se debería habilitar un nuevo ramal que extienda el servicio del tren eléctrico a Desamparados y los barrios del sur de San José.

Además, se podría conectar este sistema con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, mediante la habilitación de un nuevo ramal de menos de un kilómetro de longitud.

Para desarrollar este proyecto, el Incofer requeriría una inversión inicial que le permita, paralelamente a su fortalecimiento institucional, realizar el acondicionamiento y ampliación de la infraestructura existente, la electrificación de la vía férrea, el establecimiento de sistemas de control y seguimiento del tráfico, la adquisición de los vehículos (nuevos y de segundo uso) así como la implementación de talleres y centros de mantenimiento. Esta inversión no parece imposible o descabellada si se compara con los beneficios sociales, económicos y ambientales del proyecto y con los millonarios gastos en que la sociedad costarricense incurre por concepto de factura petrolera, así como para sostener el caótico y colapsado sistema de tránsito vehicular de la GAM.

En aras de coadyuvar con este objetivo estratégico, se propone declarar el proyecto del tren eléctrico interurbano de interés público y prioritario para la Administración Pública, además de otras medidas dirigidas a fomentar su pronto desarrollo, facilitando el apoyo y la colaboración de otras instituciones nacionales y extranjeras. Se propone exonerar al Incofer de impuestos sobre la adquisición de bienes y servicios para el proyecto, así como liberarlo de limitaciones presupuestarias y autorizarlo a crear las plazas que requiera para poner en operación el nuevo sistema ferroviario.

También planteamos la urgente necesidad de crear un fondo de capitalización para el Incofer, que le permita contar con el capital inicial para arrancar el proyecto. Esto último, puede hacerse a través de la transferencia, por un período de cinco años, de recursos del impuesto sobre los combustibles (Ley N.º 8114) o mediante un incremento temporal (5 años) en el impuesto sobre vehículos automotores de alto valor; o bien, mediante otra fuente de financiamiento que la Asamblea Legislativa decida establecer durante el trámite de esta iniciativa.

Asimismo, se busca fortalecer la natural alianza estratégica que debe existir entre el Incofer y el ICE para el desarrollo exitoso del tren eléctrico. Para ello, se faculta al ICE y a sus empresas a invertir recursos en este proyecto y se incluye la electrificación del sistema ferroviario como parte de su actividad ordinaria. Como incentivo novedoso para fortalecer esta alianza, proponemos exonerar al ICE y a sus empresas del pago del impuesto que pesa sobre los combustibles que adquiere para generar electricidad, en una proporción igual a los recursos que destine para financiar la construcción del tren eléctrico interurbano.

Se trata, en última instancia, de promover con acciones concretas un urgente cambio de paradigma: que al menos una parte de los recursos que el pueblo paga para financiar un modelo energético insostenible basado en la combustión de hidrocarburos sean destinados a financiar iniciativas de transporte que utilicen fuentes renovables de energía.

Es importante destacar que el fortalecimiento del Incofer planteado en esta iniciativa busca dar un impulso prioritario al desarrollo de un tren eléctrico interurbano para la GAM, por tratarse de una necesidad urgente para más de dos

y medio millones de personas que habitan en esta región del país y que sufren diariamente las consecuencias negativas para su salud y calidad de vida del colapso del sistema de transporte tradicional. Sin embargo, lo anterior no excluye el desarrollo de otros proyectos igualmente estratégicos para el país. Por el contrario, el fortalecimiento del Incofer propuesto en el presente proyecto de ley es un requisito indispensable para el desarrollo de otras iniciativas de importancia estratégica como la reactivación del servicio de tren de carga y pasajeros al Atlántico y el Pacífico y su transformación en un moderno tren interoceánico que conecte los principales puertos del país.

Por las razones expuestas, proponemos a la Asamblea Legislativa el presente proyecto de ley, para su estudio y pronta aprobación por parte de los señores diputados y las señoras diputadas.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**FORTALECIMIENTO DEL INSTITUTO COSTARRICENSE DE
FERROCARRILES (INCOFER) Y PROMOCIÓN DEL
TREN ELÉCTRICO INTERURBANO DE LA
GRAN ÁREA METROPOLITANA**

**CAPÍTULO I
FORTALECIMIENTO DEL INSTITUTO COSTARRICENSE
DE FERROCARRILES (INCOFER)**

ARTÍCULO 1.- Refórmense los incisos a) y ch) y los párrafos segundo y tercero del artículo 3, el inciso f) del artículo 4, los incisos b) y ch) del artículo 16 y los artículos 31, 37 y 39 de la Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), N.º 7001, de 19 de setiembre de 1985 y sus reformas, que en adelante se leerán de la siguiente manera:

“Artículo 3.- *Los objetivos principales del Instituto son:*

[...]

a) *Fortalecer la economía del país mediante la administración de un moderno sistema de transporte ferroviario para el servicio de pasajeros y de carga. Además podrá prestar servicios conexos con el citado sistema y desarrollar otras inversiones y obras de infraestructura en inmuebles de su propiedad o bien de otras instituciones públicas, las empresas de servicios municipales, las cooperativas de electrificación rural y sus consorcios, reguladas en la Ley N.º 8345, de 26 de febrero de 2003 y sus reformas, necesarias para la construcción, operación y mantenimiento del sistema ferroviario. De igual forma, podrá desarrollar en inmuebles de su propiedad otras inversiones u obras que le generen recursos para financiar sus proyectos de transporte ferroviario, siempre y cuando dichas actividades no afecten la prestación de los servicios de transporte bajo su cargo.*

[...]

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

*Para estos fines el Instituto queda autorizado para **negociar, contratar y ejecutar, de manera autónoma, endeudamientos internos y externos de mediano y largo plazo hasta un nivel de endeudamiento máximo del cincuenta por ciento (50%) en relación con sus activos totales; así como para construir gravámenes y, en cualquier forma legal, obtener recursos nacionales o extranjeros. El endeudamiento se calculará con base en el total consolidado del valor de los activos totales del Instituto al 31 de diciembre del año anterior; para el cálculo se excluirán los pasivos de corto plazo. Los cambios en el pasivo total del Instituto, como consecuencia de las variaciones en los tipos de cambio, no serán considerados para efectos de medir la variación neta del pasivo total, para el cálculo del nivel de endeudamiento regulado en este artículo.***

Si el endeudamiento requerido excede el porcentaje indicado en el párrafo anterior, deberá obtenerse la aprobación de la Asamblea Legislativa.

Artículo 4.- *Para el cumplimiento de sus objetivos el Instituto tendrá los siguientes deberes y atribuciones:*

[...]

f) Realizar las expropiaciones que estime convenientes para el desarrollo de sus actividades, de conformidad con las leyes pertinentes. Para estos efectos, decláranse de utilidad pública los bienes inmuebles, sean fincas completas, porciones, derechos o intereses patrimoniales legítimos, que por su ubicación sean necesarios, a juicio del Instituto, para el cumplimiento de sus fines; así como las obras por ejecutar por el Instituto, en el cumplimiento de las atribuciones legales que el ordenamiento jurídico le ha encomendado.

En los procedimientos de expropiación e imposición forzosa de servidumbres, el Instituto podrá aplicar las disposiciones de la Ley N.º 6313, de 4 de enero de 1979. En este sentido, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles ostentará las competencias y potestades que dicha ley le atribuye al Instituto Costarricense de Electricidad. Además, supletoriamente, se aplicará la Ley N.º 7495, de 3 de mayo de 1995, y sus reformas.”

“Artículo 16.- Son deberes y atribuciones del Consejo Directivo:

[...]

b) Aprobar **endeudamientos, emitir títulos valores y constituir gravámenes, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de esta ley.**

[...]

ch) Aprobar **las adquisiciones de bienes y servicios del Instituto, de conformidad con el régimen especial de contratación administrativa establecido en el capítulo IV de la Ley N.º 8660, de 8 de agosto de 2008. Para estos efectos, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles se regirá por las disposiciones de dicha normativa y ostentará las competencias y potestades que la misma le atribuye al Instituto Costarricense de Electricidad.”**

“Artículo 31.- Todos los servicios que presta el Instituto, aun cuando sean a favor de la Administración Pública, municipalidades, instituciones autónomas u otros organismos del Estado, deberán ser remunerados o retribuidos de acuerdo con las tarifas vigentes para el público. **No obstante, el Instituto queda facultado para negociar directamente con otras instituciones y empresas públicas, esquemas de compensación y pago en especie de inversiones, obras y servicios recibidos, mediante la prestación de sus servicios.”**

“Artículo 37.- **Ni el Estado ni sus instituciones podrán imponer restricciones ni limitaciones financieras a las inversiones y al endeudamiento del Instituto.**

El Instituto no deberá ser considerado una fuente productora de ingresos para el fisco. Ni el Estado ni sus instituciones podrán solicitar ni exigir transferencias, ni superávit, ni compra de bonos; en general, no se podrá obligar al Instituto a mantener depósitos en cuenta corriente, ni en títulos del Gobierno.

En caso de distribución de excedentes a favor del Instituto, generados por la prestación de sus servicios y las actividades autorizadas en esta ley, estos excedentes deberán ser capitalizados para el mejoramiento y el desarrollo futuro de sus proyectos de transporte ferroviario.”

“Artículo 39.- Para todos los efectos legales el Instituto tendrá el carácter de ente administrativo de utilidad pública. Con el propósito de que lleve a cabo con prontitud y eficiencia el cumplimiento de sus

objetivos, los organismos del Estado, en especial el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las instituciones autónomas, semiautónomas y empresas públicas, quedan autorizados para ceder, traspasar, gestionar, negociar, colaborar, donar o arrendar a título gratuito todo tipo de recursos, servicios o bienes muebles e inmuebles, materiales y equipo, así como a trasladar personal a favor del Instituto, sin que al efecto sea necesaria la autorización o aprobación de ningún otro organismo público.”

ARTÍCULO 2.- Adiciónanse dos artículos 38 bis y 38 ter al capítulo XI de la Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), N.º 7001, de 19 de setiembre de 1985 y sus reformas, cuyo texto dirá:

“Artículo 38 bis.- *Para el cumplimiento de sus fines, el Instituto está facultado para suscribir contratos de constitución de fideicomisos de cualquier índole, dentro del territorio nacional y fuera de él.*

Además, los fideicomisos constituidos en el país tendrán la fiscalización y supervisión de la Superintendencia Financiera correspondiente, mientras que a los constituidos fuera del territorio nacional se les aplicarán, en esta materia, las disposiciones de la legislación del país donde fueron constituidos.

La actividad contractual de tales fideicomisos constituidos en el país, estará sujeta a los principios constitucionales de la contratación administrativa. Los presupuestos de ingresos y egresos de estos fideicomisos, serán enviados a la Contraloría General de la República, para efectos informativos.

En el caso de los fideicomisos constituidos en el territorio nacional, el Instituto podrá elegir libremente el fiduciario, entre los bancos del Sistema Bancario Nacional; para ello, este último deberá cumplir los requerimientos que dispongan el Instituto, y coadyuvar en la consecución del interés público e institucional.

Artículo 38 ter.- *El Instituto podrá emitir todo tipo de títulos valores, en moneda nacional o extranjera, al interés, la tasa de amortización y el monto, que su Consejo Directivo determine de conformidad con la legislación aplicable. Dichos títulos tendrán la garantía que el Instituto les señale en el acuerdo de emisión; para ello, podrá titularizar sus ingresos actuales y futuros o sus bienes, mediante contratos financieros, tales como arrendamientos o fideicomisos, o podrá gravar sus bienes e ingresos.*

Los títulos que emita el Instituto serán negociables libremente y podrán ser adquiridos por todos los entes públicos o privados, nacionales o extranjeros, incluyendo las operadoras de pensiones.

El Instituto podrá emitir, vender y adquirir valores en el mercado financiero primario o secundario, directamente en ventanilla, o por medio de los puestos de bolsa de valores que se estime necesarios. Los valores podrán emitirse en serie o en forma individual y podrán ser objeto de oferta pública. Los bienes patrimoniales del Instituto podrán garantizar dichas emisiones.”

CAPÍTULO II PROMOCIÓN DEL TREN ELÉCTRICO INTERURBANO DE LA GRAN ÁREA METROPOLITANA

ARTÍCULO 3.- Declárase de interés público el proyecto del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana, a cargo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer).

En consecuencia, dicho proyecto será prioritario para la Administración Pública, y todos los funcionarios públicos tendrán la obligación de contribuir con su desarrollo.

ARTÍCULO 4.- Para el desarrollo del proyecto del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana, se autoriza al Instituto Costarricense de Ferrocarriles a suscribir alianzas estratégicas, dentro del país y fuera de él, o cualquier otra forma de asociación empresarial con otros entes públicos o mixtos, nacionales o extranjeros, de reconocida experiencia en el desarrollo de infraestructura pública y proyectos de transporte ferroviario. En todos estos casos, el Incofer mantendrá la titularidad y el control del proyecto.

ARTÍCULO 5.- Autorízase al Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) y a sus empresas, así como a las empresas de servicios públicos municipales y las cooperativas de electrificación rural reguladas en la Ley N.º 8345, de 26 de febrero de 2003 y sus reformas, a invertir y aportar todo tipo de recursos, incluyendo el traslado de personal, en el diseño, construcción, operación y mantenimiento del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana, en asociación con el Incofer.

Para estos efectos, el desarrollo de dicho proyecto constituirá parte de la actividad ordinaria del ICE y sus empresas, de conformidad con el artículo 6 de la Ley N.º 8660, de 8 de agosto de 2008.

ARTÍCULO 6.- Exonérase al Incofer del pago de aranceles, impuesto de ventas, impuesto selectivo al consumo, impuesto sobre la propiedad de vehículos, derechos de registro y cualquier otro tributo, tasa o sobretasa que pese sobre la venta, entrega, importación o inscripción de la maquinaria, el equipo, los vehículos y, en general, sobre los bienes y servicios que adquiera o contrate para

construcción, operación y mantenimiento del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana.

Las instituciones y empresas públicas quedan autorizadas para deducir del pago del impuesto de la renta establecido en la Ley N.º 7722, de 9 de diciembre de 1997, las donaciones que realicen al Incofer para el desarrollo del proyecto del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana.

Exonérase al Instituto Costarricense de Electricidad y a sus empresas del pago del impuesto establecido en el artículo 1 de la Ley N.º 8114, de 4 de julio de 2001 y sus reformas por el combustible que adquieran para la generación de electricidad, hasta por un monto equivalente a los recursos que transfieran al Incofer durante el mismo período fiscal, para el desarrollo del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana.

ARTÍCULO 7.- Créase un fondo de capitalización del Incofer para el desarrollo del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana, que se financiará con los siguientes recursos:

- a) El cinco por ciento (5%) de los recursos recaudados por el impuesto único a los combustibles establecido en la Ley N.º 8114, de 4 de julio de 2001 una vez deducidos los destinos específicos indicados en el artículo 5 de dicha ley, durante los próximos cinco años a partir de la entrada en vigencia de esta ley.
- b) Se autoriza al Incofer la utilización de las figuras de fideicomisos, fondos de inversión, fondos inmobiliarios y fondos de desarrollo inmobiliario para captar los recursos financieros necesarios y de esta manera gestionar la construcción y desarrollo del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana. Siempre que mediante estas figuras se utilicen flujos actuales o futuros predecibles, únicamente se requerirá el refrendo de la Contraloría General de la República y registro de las emisiones ante la Superintendencia General de Valores, mediante proceso simplificado a determinar por dicha Superintendencia.

Las emisiones de valores de estas estructuraciones que tengan una calificación de riesgo de grado de inversión serán colocadas mediante oferta pública abierta. Si el nivel de riesgo no les da grado de inversión, serán colocadas mediante oferta pública restringida.

El Ministerio de Hacienda deberá transferir mensualmente al Incofer los recursos indicados en el inciso a). Los funcionarios públicos que retengan total o parcialmente los recursos generados por los tributos establecidos en este artículo o que por cualquier otro medio retarden u omitan la transferencia oportuna y efectiva de la totalidad de estos recursos al Incofer incurrirán en el delito de incumplimiento de deberes tipificado en el artículo 332 del Código Penal y serán sancionados con pena de inhabilitación para el ejercicio de cargos públicos de dos

a cuatro años, sin perjuicio de que se configure un delito de mayor gravedad. Asimismo, la omisión o el retardo en el giro oportuno de la totalidad de los recursos que corresponden al Incofer de acuerdo con este artículo constituyen falta grave de servicio y serán sancionados con despido sin responsabilidad patronal o con destitución inmediata del cargo, en el caso de funcionarios nombrados por el Poder Ejecutivo.

ARTÍCULO 8.- Para el desarrollo del proyecto del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana, el Incofer no estará sujeto a directrices o lineamientos que limiten la ejecución de su presupuesto, no se le podrá obligar a subejecutar sus recursos o a mantener superávit, ni imponer algún otro tipo de restricción presupuestaria que afecte las inversiones necesarias para el efectivo y oportuno cumplimiento de sus fines. En este sentido, no serán aplicables al Incofer los lineamientos y directrices de la Autoridad Presupuestaria, creada mediante Ley N.º 6821, de 19 de octubre de 1982, y sus reformas.

Autorízase al Incofer a crear las plazas que requiera para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del tren eléctrico interurbano de la Gran Área Metropolitana.

Rige a partir de su publicación.

José María Villalta Florez-Estrada

Juan Carlos Mendoza García

Néstor Manrique Oviedo Guzmán

Danilo Cubero Corrales

Mireya Zamora Alvarado

Rodolfo Sotomayor Aguilar

Víctor Emilio Granados Calvo

DIPUTADOS

22 de setiembre de 2011

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Ambiente.