

Universidad Latina de Costa Rica
Facultad de Ciencias Empresariales y Hospitalidad
Escuela de Administración de Negocios

Licenciatura en Administración de Negocios
Énfasis en Finanzas

Trabajo final de graduación
Modalidad tesis

Tema:

**Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso
para el proyecto de la carretera San José- San Ramón**

Autor:

Sebastián Salazar Bustamante

Heredia, setiembre de 2020

FACULTAD CIENCIAS EMPRESARIALES Y HOSPITALIDAD

Tribunal examinador

Este proyecto titulado: Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso para el proyecto de la carretera San José- San Ramón, para ser ejecutado en el II cuatrimestre del año 2020, por el estudiante: Sebastián Salazar Bustamante, fue aprobado por el Tribunal Examinador de la carrera de Administración de Negocios de la Universidad Latina, Sede Heredia, como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Administración de Empresas:

MBA. Edgar Alfonso López Gómez
Tutor

Máster Alcides Vargas Pacheco
Lector

Licda. Ingrid Herrera Arce
Representante de Rectoría

FACULTAD CIENCIAS EMPRESARIALES Y HOSPITALIDAD

Consejo asesor

Este proyecto titulado: Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso para el proyecto de la carretera San José- San Ramón, para ser ejecutado en el II cuatrimestre del año 2020, por el estudiante: Sebastián Salazar Bustamante, fue aprobado por el Consejo Asesor de la carrera de Administración de Negocios de la Universidad Latina, Sede Heredia, como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Finanzas.

MBA. Edgar Alfonso López Gómez

Tutor

Máster Alcides Vargas Pacheco

Lector

Licda. Ingrid Herrera Arce
Representante de Rectoría

Declaración jurada

Yo Sebastián Salazar Bustamante, con cédula número 1-1566-0132, estudiante de la Universidad Latina de Costa Rica, con residencia en la ciudad de Alajuela.

DECLARO BAJO JURAMENTO

Que el presente trabajo de investigación es en su totalidad creación propia, tomando información relevante al tema como citas bibliográficas correctamente citadas. El proyecto realizado contó con muchas horas de trabajo y dedicación, por lo que, aseguro ante la Universidad y el país, que no existe el mínimo plagio en la elaboración.

Y para que así conste a los efectos oportunos, firmo la presente declaración en la ciudad de Alajuela, a las 14:00 p.m. del jueves 03 de setiembre de 2020.



Sebastián Salazar Bustamante

1-1566-0132

Manifestación de exoneración de responsabilidad

El suscrito, Sebastián Salazar Bustamante, con cédula de identidad número 1-1566-0132, exonera de toda responsabilidad a la Universidad Latina, sede Heredia; así como al Master Edgar Alfonso López y Master Alcides Vargas Pacheco, que han revisado el presente trabajo final de graduación, para optar por el título de Licenciatura en Administración de Negocios con énfasis en Finanzas de la Universidad Latina, sede Heredia, por las manifestaciones y apreciaciones personales incluidas en documento. Asimismo, autorizo a la Universidad Latina, sede Heredia, a disponer de dicho trabajo para uso y fines de carácter académico, publicándolo en el sitio web; así como en el CRAI.

Alajuela, 04 de setiembre de 2020



Sebastián Salazar Bustamante

1-1566-0132

Carta del Crai

“Carta autorización del autor (es) para uso didáctico del Trabajo Final de Graduación”

Vigente a partir del 31 de Mayo de 2016, revisada el 24 de Abril de 2020

Instrucción: Complete el formulario en PDF, imprima, firme, escanee y adjunte en la página correspondiente del Trabajo Final de Graduación.

Yo (Nosotros):

Escriba Apellidos, Nombre del Autor(a). Para más de un autor separe con " ; "

Sebastián Salazar Bustamante

De la Carrera / Programa:

autor(es) del trabajo final de graduación titulado:

Administración de Negocios, Licenciatura en Finanzas.

Tesis: "Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso para el proyecto de la carretera San José- San Ramón"

Autorizo (autorizamos) a la Universidad Latina de Costa Rica, para que exponga mi trabajo como medio didáctico en el Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI o Biblioteca), y con fines académicos permita a los usuarios su consulta y acceso mediante catálogos electrónicos, repositorios académicos nacionales o internacionales, página Web institucional, así como medios electrónicos en general, Internet, intranet, DVD, u otro formato conocido o por conocer; así como integrados en programas de cooperación bibliotecaria académicos, que permitan mostrar al mundo la producción académica de la Universidad a través de la visibilidad de su contenido.

De acuerdo a lo dispuesto en la Ley No. 6683 sobre derechos de autor y derechos conexos de Costa Rica, permita copiar, reproducir o transferir información del documento, conforme su uso educativo y debiendo citar en todo momento la fuente de información; únicamente podrá ser consultado, esto permitirá ampliar los conocimientos a las personas que hagan uso, siempre y cuando resguarden la completa información que allí se muestra, debiendo citar los datos bibliográficos de la obra en caso de usar información textual o paráfrasis de la misma.

La presente autorización se extiende el día (Día, fecha) **Jueves 03** del mes **Setiembre** de año **2020** a las **12:30 m.d.** . Asimismo doy fe de la veracidad de los datos incluidos en el documento y eximo a la Universidad de cualquier responsabilidad por su autoría o cualquier situación de perjuicio que se pudiera presentar.

Firma(s) de los autores

Según orden de mención al inicio de ésta carta:



Agradecimientos

Primeramente, quiero agradecerle a Dios por la vida. Seguidamente quiero agradecer a mi familia, principalmente a mis padres que me dieron la oportunidad de estudiar y de formarme profesionalmente. Les quiero agradecer porque desde niño me enseñaron valores que hoy me definen como la persona que soy. Gracias pa y ma por apoyarme en todo momento, por guiarme siempre que lo necesité. Además, quiero agradecer a mis hermanas, que durante toda mi vida han sido un apoyo incondicional en los mejores y peores momentos. Gracias por ser ese ejemplo por seguir para mí desde que era un niño.

Quiero agradecer a cada profesor que tuve durante toda mi carrera universitaria, estoy seguro que de todos aprendí mucho. También, agradezco a mis compañeros de licenciatura, que hicieron que este proceso fuera muchísimo más ameno, de verdad les deseo los mejores éxitos. Por último, quiero agradecer a mi tutor de tesis, el profesor y al Máster Edgar Alfonso López, quien durante todo este proceso siempre mostró su compromiso de guiarme en cada paso, realmente le agradezco toda su ayuda. Estoy seguro de que elegí al mejor tutor que pudiese tener. También, le agradezco a mi lector de tesis, el profesor y al Máster Alcides Vargas Pacheco, que en estos últimos meses me dio observaciones y material muy valioso que me ayudaron a elaborar un excelente trabajo de investigación.

¡Gracias a todos!

Sebastián Salazar Bustamante

Dedicatoria

Este trabajo, que desarrollé con mucho esmero y dedicación es dedicado totalmente a mis padres. Todo lo que soy es gracias a ustedes. Gracias por todo lo que me han dado, pero principalmente gracias por todo lo que me han enseñado. Son mi máximo ejemplo por seguir. Los amo con todo mi corazón. Este trabajo es para ustedes, en muestra de agradecimiento por todo el apoyo que me han dado durante toda mi vida.

Contenido

Tribunal examinador.....	I
Consejo asesor	II
Declaración jurada	III
Manifestación de exoneración de responsabilidad	IV
Carta del Crai	V
Agradecimientos	VI
Dedicatoria.....	VII
Capítulo 1.....	16
Estado actual del objeto de estudio.....	17
1.1. Introducción	17
1.2. Descripción.	17
1.3. Antecedentes.....	18
1.4. Información existente	19
1.5. Estudios previos	21
2. Delimitación del tema.....	23
2.1 Aporte de investigador.....	23
2.2 Delimitación espacial.....	23
2.3 Delimitación temporal	23
2.4 Objeto del estudio	23
2.4.1 Elemento práctico	24
2.4.2 Elemento teórico	24
3. Formulación del problema y su importancia de investigación	24
4. Sistematización del problema	24
5. Objetivos del estudio	24

5.1. Objetivo general.....	25
5.2. Objetivos específicos	25
6. Justificación del estudio de investigación.....	25
6.1. Justificación teórica	25
6.2. Justificación metodológica	26
6.3. Justificación práctica.....	26
7. Alcances y limitaciones de la investigación	27
7.1 Alcances.....	27
7.2. Limitaciones.....	27
Capítulo 2.....	28
1. Marco situacional.....	29
2. Marco teórico.....	31
Fideicomiso.....	31
Fideicomitente	31
Fiduciario	32
Beneficiario.....	32
Contrato	33
Financiamiento.....	33
Riesgo	34
Tipos de riesgos	35
Riesgo financiero	35
Riesgo de mercado.....	35
Riesgo de crédito	36
Riesgo operacional.....	36
Obra pública.....	37

Concesión de obra pública.....	37
Riesgo tasas de interés	38
Riesgo tipo de cambio.....	38
Mercado de futuros	39
Activo subyacente financiero.....	40
Coberturas financieras	40
Inflación.....	40
Unidad Administradora del Proyecto (UAP).....	41
Unidad Ejecutora del Corredor Vial San José- San Ramón (UESR)	41
CAP's.....	41
Capítulo 3.....	43
1. Enfoque de la investigación.....	44
1.1. Enfoque cualitativo	44
2. Diseño de la investigación	45
2.1. No experimental.....	46
2.2. Diseño longitudinal.....	46
3. Métodos de investigación	47
3.1. Método analítico	47
3.2. Método deductivo	47
4. Tipos de investigación	47
4.1. Exploratoria	48
5. Sujetos y fuentes de información.....	48
5.1. Sujetos de investigación.....	48
5.2. Fuentes primarias	49
5.3 Fuentes secundarias	51

6. Población y muestra.....	52
6.1. Población	52
6.2. Muestra o censo	52
7. Tipo de muestreo.	52
8. Instrumentos y técnicas de investigación.....	54
8.1. Cuestionarios	54
9. Confiabilidad y la validez	54
9.1. Confiabilidad	54
9.2. Validez	55
10. Definición de categorías de análisis.....	55
10.1. Instrumentalización.....	55
10.2. Operacionalización	55
Capítulo 4.....	57
1. Análisis de datos	58
2. Información sobre los antecedentes del Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales	59
2.1. Noticias.	59
2.1.1. Artículo: Bernardo Soto: La Gloria se perdió en el camino. Irene Viscaíno. 26 de febrero de 2017. La Nación.....	59
2.1.2. Artículo: Gobierno pagó \$28.5 millones a brasileña OAS por fallida concesión de vía a San Ramón. Luis Miguel Herrera C., Manuel Herrera. 13 de marzo de 2014. La Nación.	61
2.1.3. Artículo: Fallida concesión con OAS para carretera a San Ramón; otro de los casos desestimados que revisará la Fiscalía. Fernando Muñoz. 21 de octubre de 2017. Monumental.	62
2.1.4 Artículo: Quitar concesión a OAS para vía a San Ramón fue un error. Esteban Arrieta. 11 de octubre de 2016. La República.....	63

2.1.5. Artículo: OAS creó contratos ficticios en Costa Rica para ganar dinero y pagar sobornos. Pablo Rojas. 28 de febrero de 2019. CR Hoy.....	63
2.1.6. Artículo: ¿Estará lista la nueva carretera a San Ramón en 2029? Tal vez, con suerte. Esteban Arrieta. 16 de Julio de 2019. La República.....	64
2.1.7. Artículo: Vecinos presentan al Gobierno plan para vía San José- San Ramón. Luis Miguel Herrera. 4 de junio de 2014. La Nación.....	68
2.1.8. Artículo: ¿Cómo financiar la carretera San José- San Ramón? Federico Villalobos. 2 de junio de 2017. La Nación.....	69
2.1.9. Artículo: Presidente firma ley para ampliar carretera entre San José y San Ramón mediante fideicomiso. 23 de febrero de 2015. AmeliaRueda.com.	70
2.1.10. Artículo: Firmado primer contrato de cinco obras de la ruta San José – San Ramón. Rutauno.cr (Noticias). 11 de febrero de 2020.....	71
2.2. Comunicados de Presidencia de la República de Costa Rica	71
2.2.1. Comunicado: Mopt avanza en constituir fideicomiso San José- San Ramón. 3 de febrero 2016. Presidencia de la República de Costa Rica.	71
2.2.2. Comunicado: Carretera San José- San Ramón iniciaría construcción de obras en el 2017. 12 de febrero de 2016. Presidencia de la República de Costa Rica.	72
2.2.3. Comunicado: Fideicomiso Ruta Uno contratará primeras obras de la carretera San José- San Ramón. 19 de setiembre de 2019. Presidencia de la República de Costa Rica.	72
2.2.4. Comunicado: Consorcio de capital costarricense estará a cargo de primeras obras en San José- San Ramón. 18 de diciembre de 2019. Presidencia de la República de Costa Rica.	73
2.2.5. Comunicado: Firmado primer contrato de cinco obras de la ruta San José- San Ramón. 11 de febrero de 2020. Presidencia de la República de Costa Rica.....	74
2.3. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”	74
2.4. Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón	77
3. Características y riesgos de las fuentes de financiamiento	78

3.1. Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón	78
3.2. Cuestionario aplicado a la Unidad Ejecutora del corredor vial San José- San Ramón (UESR)	82
3.3. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”	83
4. Estructura financiera del fideicomiso	84
4.1. Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón	84
4.2. Adenda N°1 Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón.....	90
4.3. Cuestionario aplicado a la Unidad Administradora del Proyecto (UAP)	95
4.4. Página: https://rutauno.cr/ (Ruta Uno).....	97
4.5. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”	98
Capítulo 5.....	100
Conclusiones	101
Recomendaciones	105
Bibliografía.....	107
Anexos	114

Índice de tablas

Tabla 1. Sujetos de investigación.	49
Tabla 2. Fuentes primarias.	50
Tabla 3. Fuentes secundarias.	51
Tabla 4. Tipos de muestreo.	52
Tabla 5. Definición de variables.	56
Tabla 6. Honorarios del fiduciario.	87
Tabla 7. De los honorarios del fiduciario.	92
Tabla 8. De los honorarios del fiduciario N°2. (Adenda).....	93
Tabla 9. Valor presente de montos pactados con el fiduciario.	95

Lista de anexos

Anexo. 1. Correo del Crai	114
Anexo. 2. Cuestionario aplicado a la UESR	115
Anexo. 3. Cuestionario aplicado a la UAP	116
Anexo. 4. Correo de la UAP del Banco de Costa Rica.....	117
Anexo. 5. Tabla de promedios de tasa básica pasiva y tasa libor	118
Anexo. 6. Tabla de montos llevados a valor presente	119
Anexo. 7. Aval de trabajo final (Carta Tutor).....	120
Anexo. 8. Aval de trabajo final (Carta lector)	121
Anexo. 9. Carta de aprobación filóloga	121

Capítulo 1

Introducción y propósito

Estado actual del objeto de estudio

1.1. Introducción

El presente trabajo pretende analizar la estructura de financiamiento y los riesgos financieros en el Fideicomiso del Banco de Costa Rica (BCR) para el proyecto de la construcción del corredor vial San José a San Ramón, la denominada Ruta Uno. Esto, con el fin de obtener resultados firmes en cuanto al análisis de financiamiento de obra pública a través de los Fideicomisos.

Según el BCR (<https://www.bancobcr.com>) afirma que un Fideicomiso es:

“Un acto jurídico por medio del cual una persona física o jurídica legalmente facultada, que se denomina fideicomitente transfiere bienes o derechos a un patrimonio autónomo administrado por un fiduciario para que éste los emplee de forma prudente y diligente en la consecución de fines lícitos y predeterminados en un contrato, a favor del mismo fideicomitente o de un tercero llamado fideicomisario”. (parr.1)

Lo anterior afirma la realidad de que este tipo de financiamientos antepone la materia legal antes que la financiera, es importante analizar el perfil del puesto de las personas que manejan dicho fideicomiso, esto con el fin de buscar crear un equilibrio entre las decisiones legales y financieras, sin que una violente la otra.

El Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA, 2015) define riesgo financiero como la incertidumbre generada en materia de rendimiento entorno a una inversión, lo que ayuda a entender la importancia de analizar a fondo dichos riesgos. Si bien es cierto la incertidumbre siempre va a estar. Sin embargo; en Costa Rica la mayoría de los proyectos de esta índole han sido a través de concesiones. En proyectos de concesión de obra pública, el concesionario es el encargado de realizar la obra y administrarla durante un período establecido, con el fin de generar ganancias sobre la inversión (“¿Cómo financiar la carretera San José- San Ramón?”, 2017), por lo que de alguna manera no existe manejo de fondos públicos que se pongan en riesgo en caso de alguna eventualidad negativa.

1.2. Descripción

Durante el proceso de estudio, se analizarán a fondo los contratos y adendas establecidos en el fideicomiso. Lo anterior servirá para entender la estructura financiera del financiamiento de la carretera llamada “Ruta Uno”. A su vez, se recopilarán notas de periódicos digitales, comunicados

de presidencia y otros documentos importantes para el desarrollo de análisis de los riesgos financieros presentes en dicho proyecto.

En el estudio e informe, se tratará de explicar los diferentes escenarios que se han vivido durante los últimos años y por qué no se ha logrado desarrollar dicha carretera. El conjunto de información recopilada a lo largo del estudio servirá para entender las características del fideicomiso y poder definir si realmente es la manera adecuada de financiar un proyecto de obra pública con una inversión tan importante en términos monetarios.

Para el desarrollo del trabajo de investigación, se cuenta con recursos de información pública, debido que al tratarse de un tema de “interés público”, los contratos, los comunicados y la información más relevante debe ser de fácil acceso para todo aquel que los demande. En la Contraloría General de la República (CGR) se pueden obtener los contratos de dicho fideicomiso, mientras que, también existe una página informativa donde se comunica todo lo relacionado con el fideicomiso (rutauno.cr). En esta página se pueden encontrar los diferentes antecedentes al proyecto, descripción y fases del proyecto, zonas de impacto, cronogramas, estructura y marco legal, entre muchos otros temas de interés que ayudarán a darle solides al estudio.

1.3. Antecedentes

El proyecto “Ruta Uno” se ha quedado estancado durante años por diversas razones, una de esas se vio influenciada por la presión generada por parte del pueblo, en su mayoría, habitantes de San Ramón. Según (“¿Cómo financiar la carretera San José-San Ramón?”, 2017): “El proyecto de concesión se canceló luego de fuertes protestas populares y de la oposición de algunos grupos políticos cuya exigencia era que se consideraran más carriles (al menos dos por sentido) y una menor tarifa. Es interesante, pero ninguno de los reclamos se relacionaba con el hecho de haber elegido el modelo de concesión como forma de financiar y gestionar la vía”.

Lo anterior, influyó tajantemente en la cancelación del contrato a la empresa concesionaria brasileña OAS, quién luego estaría involucrada en un escándalo latinoamericano de estafa, donde Costa Rica no fue la excepción. Rojas (2019) en un artículo publicado en CRhoy cita: “Un exalto ejecutivo de la empresa constructora brasileña OAS aseguró que la compañía creó contratos fraudulentos en Costa Rica- además de otros 6 países- para conseguir recursos que posteriormente fueron usados en el pago de sobornos” (parr.1). No obstante, la noticia se da en el 2019, ya cuando Costa Rica le había cancelado \$35 millones a la constructora según la conciliación pactada para cancelar operaciones.

A finales de 2019 el gobierno abrió una oferta de conciliación para las obras denominadas Obras Impostergables (OBIS) que serán las primeras cinco modificaciones en diferentes puntos de la carretera actual (Genera Cañas y Bernardo Soto). Dichas modificaciones serán financiadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), lo anterior: “permite reducir las inversiones totales que deberá cubrir el Fideicomiso, mediante contratos de crédito, para la ampliación de la carretera San José – San Ramón, lo que a su vez contribuirá a asegurar su bancabilidad y reducir las tarifas de peaje que se cobrarán a los usuarios de la vía”. (Méndez,2019)

1.4. Información existente

A lo largo de los años en Costa Rica se han desarrollado distintos proyectos de construcción de obra pública. El tema de las carreteras se acostumbra a desarrollarlos con el modelo de concesión. Madrigal y Brenes en su tesis para optar por el grado de licenciatura en derecho, de la Universidad de Costa Rica, con el título: “El fideicomiso como contrato jurídico incluido en la Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José- San Ramón y sus Radiales, mediante fideicomiso N°9292 del 23 de febrero de 2015. A una nueva alternita para el cumplimiento del interés público. Evaluación crítica sobre la legislación y tramitación administrativa costarricense”, expresan que:

“Curioso es que Costa Rica, aunque es un país de larga data, democrático, constituido legalmente como un —Estado Social de Derecho y como es sabido en extremo legalista, se encuentre en pañales en cuanto al tema de concesiones, siendo éste irónicamente uno de los ámbitos en que más experiencia se tiene. Imaginar lo experimental y casuístico de esta circunstancia rebasa los límites de la imaginación, más se agrava la ironía si se considera nuevas alternativas tal cual la que plantea el recién implementado fideicomiso a través de la Ley N°9292.” (p.21)

Lo anterior, señala el mal manejo de las concesiones en el país, cuando a lo largo de los años se ha manejado este modelo en el nivel de infraestructura vial y aun así, no se han logrado desarrollar proyectos importantes, como lo es la carretera de la Ruta Uno, que incluso se desestimó este modelo y como señala el texto anterior, se implementó el fideicomiso a través de la Ley N°9292 para financiar un proyecto que hoy no ha terminado.

Se conoce que en otros países como República Dominicana utilizan el modelo de fideicomiso para la construcción de obra pública. Según Iluminada Ventura en su tesis para optar por el grado

de doctorado, con el título: “Fideicomiso público: instrumento jurídico-financiero para la ejecución de políticas públicas en la República Dominicana, 2012-2016”, explica lo siguiente:

“El Objeto del FIDEICOMISO RD VIAL es la creación de una estructura financiera independiente para la administración transparente y eficiente de ciertos bienes y derechos (Patrimonio Fideicomitado), con el propósito de asegurar la adecuada operación de la Red Vial Principal de la República Dominicana; así como, la ejecución de las actuaciones y obras necesarias para su ampliación, rehabilitación, conservación y/o mantenimiento, incluyendo entre ellas, actividades de financiamiento. Dentro de sus principales fines se encuentran:

- 1.- Preservar y ampliar la Red Vial Principal de la República Dominicana, la cual constituye uno de los patrimonios públicos de mayor valor para el Estado Dominicano.
- 2.- Asegurar la utilización eficiente y transparente de los ingresos provenientes de las recaudaciones de las Tarifas de Peajes, de la explotación comercial del derecho de vías, así como de otras fuentes o ingresos especializados o destinados al mismo, de manera que se garantice la operación continua y el mantenimiento rutinario de las vías que conforman la Red Vial Principal del país.
- 3.- Proveer a los usuarios asistencia y servicios viales de alta calidad.” (p.293)

Lo citado permite conocer que existen países que utilizan este modelo para financiar carreteras nacionales. Su buen manejo puede ayudar a que sea una buena opción de financiamiento. Sin embargo; todo depende de una buena planificación y administración.

En Costa Rica el financiamiento por fideicomiso de obra pública se ha utilizado con anterioridad a lo que hoy conocemos como la Ruta Una. Villalobos (2019), en su tesis titulada “Gestión financiera del proyecto hidroeléctrico Cariblanco por parte del Banco Nacional en el período 2003-2018”, presentada a la Universidad Latina de Heredia, determina como parte de las conclusiones de su investigación que: “Se concluye que el uso del fideicomiso, desde el punto de vista práctico, ha promovido y facilitado la administración de “megaproyectos” requeridos para el desarrollo de comunidades particulares, o bien, para el país en general.” (p.80)

Expresa lo siguiente:

“Es posible concluir, que a pesar de ser el fideicomiso una figura eficiente para alcanzar objetivos de interés nacional y regional, no escapa de los riesgos latentes para cualquier negocio o proyecto en general, tanto los propios como los asociados con los cambios

macroeconómicos. Para el fideicomiso Cariblanco, el cambio de las políticas del BCCR y el tipo de cambio. Se calculan pérdidas de aproximadamente \$12 millones de dólares relacionadas con las afectaciones en la variación del tipo de cambio del dólar.” (p.82)

Es importante conocer que el fideicomiso se ha utilizado para distintos proyectos de financiamiento. No obstante; la figura utilizada puede ser muy riesgosa en términos financieros ante aspectos como las variaciones en las tasas de interés y el tipo de cambio, máxime si los ingresos de las obras son en colones y la deuda es en dólares, lo que puede encarecer el proyecto a lo largo del plazo.

Todo lo anterior, es parte de la información existente en el nivel mundial del uso de los fideicomisos para el financiamiento de obra pública. Costa Rica será la primera vez que financie una carretera nacional bajo este modelo, por lo que es importante conocer un poco sobre el manejo que se le da en otros países, e incluso en Costa Rica, pero para financiar otras obras públicas que no sean carreteras, donde principalmente se han manejado bajo el modelo de concesión.

1.5. Estudios previos

Se encontró una tesis propia de la Universidad Latina de Heredia con el nombre de “Fideicomisos: Posible solución para el financiamiento de construcción de carreteras en Costa Rica, específicamente la carretera a San Ramón” de la estudiante Aurita Barguil, en el 2015. Se le pidió a la universidad la facilitación de esta. No obstante; no se logró obtener debido a que indicaron que por la situación actual del Covid-19 no se tenía un protocolo establecido para asistir a la universidad a retirar el material, debido a que no existe una copia virtual, solamente físicamente o por medio de CD. (Ver Anexo N°1)

Adicional a esto, se encontró una tesis para optar por el grado académico de magíster en derecho tributario, de la Pontificia Universidad Católica del Perú (2019), del estudiante Rodrigo Olano Romero, titulada: “Análisis crítico del fideicomiso peruano, entendiendo su tratamiento impositivo de renta”, en la que expresa lo siguiente:

“La finalidad de constituir un fideicomiso (2017) 20 es la adecuada gestión de los riesgos inherentes al negocio fiduciario, que se materializa, a través de la constitución de un patrimonio autónomo (patrimonio fideicomitado). En otras palabras, en aras de proteger la integridad de la operación del negocio fiduciario (fideicomiso) busca aislar riesgos, con el objetivo de generar una rentabilidad de mercado porque permite obtener fuentes de

financiamiento de proyectos que en el sistema financiero (bancario) no se lograría por tener como objetivo no generar negocios de esa envergadura.

El otro objetivo para constituir un fideicomiso es que, al ser una herramienta flexible porque cada contrato de fideicomiso, se estructura en función a las necesidades de las partes, permite transferir diferentes tipos de bienes (terrenos, derechos de cobro, flujos dinerarios, equipos, acciones, entre otros) para cumplir con múltiples encargos.” (p.23)

Olano explica la regulación tributaria de la fiducia peruana. Se cuestiona la posición del fiduciario al existir una inadecuada regulación del contrato como tal. Se realiza un análisis de la regulación civil contractual, mercantil y tributaria, específicamente sobre el impuesto de renta.

Loría y Martínez (2017), en un estudio realizado para la Academia de Centroamérica, nombrado: “La infraestructura vial en Costa Rica: desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas”, hablan sobre la mala gestión sobre modelos desgastados para construcción de obras públicas como las carreteras a lo largo de los últimos años en Costa Rica, incluso expresan lo siguiente:

“El esquema tradicional de contratación, el más usado en los proyectos de carreteras, ha dado muestras de ser el más ineficaz de todos, pero se continúa utilizando. La urgencia de mejorar el desempeño de este importante sector, a pesar de la disponibilidad de recursos públicos para financiarlo, obligan a buscar otras opciones.” (p.3)

El estudio indica que existen muchos problemas a la hora de construir nueva infraestructura en Costa Rica, principalmente se señala la pérdida de dinamismo de la inversión pública y lo escasa que es la inversión privada en este tipo de proyectos. El informe enfoca su centro en la baja calidad de las carreteras en Costa Rica, cuando ninguna llega a ser calificada como “muy buena”. Parte de la escasez de las fuentes de financiamiento son una alarma para las autoridades, que no crean proyectos rentables ni atractivos para los inversionistas. La misma situación del país hace que los inversionistas extranjeros no quieran invertir en Costa Rica.

Como punto importante de este estudio, Loría y Martínez (2017) señalan que:

“En síntesis, desde hace muchos años el país ha enfrentado serios problemas de gestión para desarrollar la red de carreteras nacionales, que no han sido resueltos a la fecha. Deficiente planificación e inadecuada gestión de los riesgos aparecen en muchos de los proyectos. La experiencia con el modelo tradicional de contratación ha sido insatisfactoria, el fideicomiso no ha funcionado con la celeridad esperada, los trabajos contratados bajo la administración

de una agencia especializada no han iniciado y los esquemas de concesión se han usado en pocos casos, lo cual no permite una valoración integral y objetiva del modelo.” (p.12)

El estudio, además expresa que, bajo un esquema de concesión, el Estado percibiría ciertos ingresos por concepto de impuestos, que, bajo el modelo de fideicomiso, deja de percibir. También, menciona que se debe crear una redistribución del riesgo por parte de los involucrados (fideicomitente y fiduciario), en el que ambas partes tengan su cuota de responsabilidad ante una situación circunstancial no favorable al proyecto.

Lo anterior, es parte de algunos estudios previos realizados tomados como referencia para la elaboración del presente trabajo de investigación. Su importancia recae en el sustento y respaldo que le dará a cada conclusión y recomendación, una vez concluido el informe.

2. Delimitación del tema

Al ser un fideicomiso un contrato legal y financiero, se estudiará bajo la Ley 9292 que fue firmada para aprobación de financiamiento de obra pública con fideicomiso por el expresidente Luis Guillermo Solís el 23 de febrero de 2015. (Rueda,2015)

2.1 Aporte de investigador

Se aplicará un análisis profundo de riesgos financieros que puedan afectar directamente la estructura del fideicomiso. Lo anterior se realizará con base en los resultados que se obtendrán de los cuestionarios por aplicar, además, del análisis del contrato del fideicomiso y sus adendas, así como la interpretación oportuna de las leyes pertinentes relacionadas con el tema.

2.2 Delimitación espacial

Se realizará dicho estudio al fideicomiso de la Ruta Uno, o mejor conocido como el proyecto de construcción de la nueva carretera San José- San Ramón.

2.3 Delimitación temporal

Se tomará información de los últimos 10-15 años, con el fin de lograr crear una síntesis de los diferentes riesgos que se podrían presentar durante el financiamiento de la obra. Su ejecución será para el segundo cuatrimestre de 2020.

2.4 Objeto del estudio

Análisis de riesgos financieros presentes en el contrato de fideicomiso para Ruta Uno.

2.4.1 Elemento práctico

Se estudiarán los resultados obtenidos por medio de los instrumentos de investigación aplicados.

2.4.2 Elemento teórico

Se analizará el contrato del presente fideicomiso, sus adendas y los distintos documentos de interés públicos existentes relacionados al tema, así como las leyes pertinentes.

3. Formulación del problema y su importancia de investigación

Ante la realidad del proyecto de construcción mediante fideicomiso de la Ruta Uno, es importante analizar profundamente los diferentes riesgos financieros, ya que por primera vez se realizará una obra de este tipo por medio de un fideicomiso. Lo anterior, proporcionará una visión más completa sobre si realmente es la mejor forma de financiar un proyecto de obra pública como este. Como conclusión, se ha logrado plantear el siguiente problema:

¿Cuáles son los riesgos técnicos financieros del fideicomiso para el proyecto de construcción de la carretera San José a San Ramón, durante el segundo cuatrimestre de 2020?

4. Sistematización del problema

La sistematización del problema consistirá en la creación de diferentes preguntas que ayuden a marcar la pauta de la investigación. Son preguntas precisas que guían los pasos por seguir para la creación de los objetivos.

1. ¿Qué es un fideicomiso?
2. ¿Cuáles son los riesgos de financiar obra pública a través de un fideicomiso?
3. ¿Se antepone el fondo legal ante el financiero en un fideicomiso?
4. ¿Es realmente el fideicomiso la mejor manera de financiar la construcción de la Ruta uno?

5. Objetivos del estudio

Los objetivos redactados a continuación buscan generar de manera cronológica y clara los pasos por seguir de la investigación en curso. Se contará con un objetivo general que guiará de manera estricta la línea de trabajo. Además, se contará con cuatro objetivos específicos que respaldarán a fondo dicho estudio por realizar.

5.1. Objetivo general

Analizar los riesgos financieros del fideicomiso para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.

5.2. Objetivos específicos

- Presentar los antecedentes del fideicomiso, para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.
- Describir las características y riesgos de las fuentes de financiamiento el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.
- Revisar la estructura financiera del fideicomiso, para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.

6. Justificación del estudio de investigación

Se decide optar por el estudio de análisis de riesgos financieros del fideicomiso debido a que se considera que es un tema de interés público. Los proyectos financiados a través de fideicomiso no son comúnmente conocidos. Por una parte; esta carretera es una de las más transitadas e importantes del país, por lo que al utilizar fondos públicos es importante analizar cada riesgo financiero que pueda afectar la economía nacional, debido a la cantidad de dinero que se invertirá. Por otra parte; existen factores de la economía que pueden afectar un proyecto de largo plazo, como la inflación, la variación en el tipo de cambio por lo que es importante analizar el factor de financiamiento del fideicomiso, tratando de responder la siguiente pregunta: ¿Es realmente el fideicomiso la mejor manera de financiar proyectos de este calibre?

6.1. Justificación teórica

A lo largo de los años, la actual carretera que comunica San José con San Ramón es una de las más transitadas del país (MOPT, 2019), por lo que el presente estudio es realmente importante en términos de análisis de riesgo. Si bien es cierto, la carretera aún no se ha ampliado y le ha dejado pérdidas millonarias al Estado, motivo por el cual el pueblo se ha sentido burlado. Según Fernando Muñoz (2017) en un artículo redactado para Noticias Monumental: “El malestar de la ciudadanía derivó en que el Estado decidiera romper el contrato con la empresa OAS, la cual reclamó una indemnización de \$35 millones.”

En el análisis de riesgos financieros del fideicomiso Ruta uno, se debe tomar en cuenta que ya se perdió la suma de \$35 millones, por lo cual se deberá analizar cada aspecto profundamente en términos monetarios de inversión.

El Subgerente del BCR, Álvaro Camacho (2019) afirmó que: “El compromiso del Banco de Costa Rica, a través del Fideicomiso Ruta Uno, es darle a la ciudadanía la certeza que se trabaja bajo una planificación ordenada y responsable que nos ha permitido concretar todos estos procesos en menos de un año después de recibir la aprobación del primer presupuesto del Fideicomiso Ruta Uno.”. No obstante, el reciente caso de “el cementazo” ha hecho que la población nacional haya perdido credibilidad en los altos mandos de BCR, por lo que no bastan palabras para ganar la confianza de todos.

En virtud de lo anterior, el análisis profundo de los riesgos que pueda presentar el fideicomiso Ruta Uno, abarca desde el financiero, hasta el político y gubernamental. El presente trabajo de investigación servirá para crear una visión global de todo el accionar del financiamiento, con la esperanza de que se logre comprobar si realmente es la mejor manera de financiar una obra de esta magnitud.

6.2. Justificación metodológica

El presente año ha sido fundamental, ya que ha dado inicio al cronograma del proyecto de la construcción de la nueva carretera San José-San Ramón. En relación con el inicio de las obras denominadas OBIS (Obras impostergables), la página oficial de la Ruta Uno expresó en un comunicado lo siguiente: “Según lo programado, la construcción de las cinco obras deberá estar lista en 12 meses. En ellas se invertirán aproximadamente ¢14 mil millones, con recursos provenientes del MOPT-Conavi por lo que dichas inversiones no se cargarán a las tarifas de peaje del proyecto definitivo.”, lo anterior responde a que, con el inicio de las OBIS, inician los riesgos de dicho proyecto, por lo que es importante ir analizando desde ya cualquier eventualidad relacionado con la construcción de la nueva Ruta Uno. Si bien es cierto, estas obras serán financiadas con recursos del MOPT y el CONAVI, todo lo que ocurra a partir de ahora puede afectar el financiamiento por fideicomiso. Una buena ejecución de la obra puede fortalecer la estructura financiera del fideicomiso, pero en caso contrario, generaría más dudas en su entorno.

6.3. Justificación práctica

Se espera que, con la finalización de este trabajo, se puedan evaluar en comparativa diferentes tipos de financiación, tomando como base los diferentes riesgos financieros y no financieros que

puedan influir en el desarrollo de una obra pública como lo es el proyecto de construcción de la nueva Ruta Uno. En otras palabras, se espera que dicho trabajo pueda servir como base para la evaluación de riesgos de los distintos métodos de financiamiento de obra pública en Costa Rica.

Además, terminar de este trabajo de investigación beneficiará en gran manera a los costarricenses que deseen entender de manera más precisa todos los riesgos financieros que están presentes en un proyecto de esta magnitud.

7. Alcances y limitaciones de la investigación

Para definir más el rumbo de la investigación, se deberán elaborar las delimitaciones pertinentes en materia de tiempo y espacio, al igual que las limitaciones en relación con el uso de la información obtenida por fuentes externas. Por último, se deberá constatar todo aquello que se espera lograr con la investigación, todos los alcances que se quieren obtener al finalizar el trabajo.

7.1 Alcances

Por medio de este trabajo por realizar, se podrán obtener resultados cualitativos en relación con los riesgos financieros existentes y su impacto en la inversión total de la construcción de la carretera Ruta Uno. Se podrán obtener valores relacionados con la inflación a lo largo de los años, al ser un proyecto de inversión el tipo de cambio puede o no afectar directamente a la estabilidad de los precios. Se espera lograr un resultado holístico de análisis que brinde una síntesis esquematizada que garantice los resultados obtenidos y respaldados por toda la información recopilada a lo largo del estudio. Por último, se espera poder dar un criterio sólido en torno a las preguntas planteadas en la sistematización del problema previamente establecido.

7.2. Limitaciones

Al ser un estudio basado en un tema de interés nacional, la mayoría de información es abierta a todo aquel que la requiera, por lo tanto, no existirá mayor problema en obtener datos contundentes y confiables, ya que las fuentes que brindan dicha información están ligadas directamente o son parte del Estado. Para efectos de contratos, se deberá solicitar dicha información probablemente por medios escritos a las entidades encargadas, como, por ejemplo: el BCR y la CGR.

Las conclusiones de análisis se desarrollarán con base en los cuestionarios que se aplicarán a los encargados de cada organización en temas de finanzas relacionados con el proyecto, al igual que se tomarán datos e información importante del contrato del fideicomiso y sus adendas.

Capítulo 2

Marco situacional y teórico

1. Marco situacional

La carretera que conecta San Ramón con la provincia de San José ha tenido diferentes etapas a lo largo de los años, desde el inicio de su construcción en los años 60. En aquel entonces, la carretera fue considerada el mejor tramo de carretera de Centroamérica. Su intención fue acortar en dieciséis kilómetros el camino de San José a San Ramón y viceversa, lo que en tiempo de traslado pasaría de dos horas a una hora. En aquel momento la obra costaría ochenta y dos millones de colones.

Comenzó a gestarse en los años 60, bajo la presidencia del Señor Francisco Orlich (1962-1966), cuando surgió la necesidad de contar con una carretera de primer nivel que ayudara a facilitar el traslado de vehículos de San Ramón a San José. En aquel entonces la obra le fue adjudicada a la empresa nacional Rawson, con un contrato de ₡34.4 millones.

En febrero de 1968, bajo la dirección del presidente José Joaquín Trejos iniciaron los trabajos de construcción de la entonces llamada “Carretera El Coco-San Ramón”. Según La Nación (2017): “La inauguración de El Coco- San Ramón, ya con el nombre de Bernardo Soto, ocurrió el 8 de diciembre de 1972...”, lo que permitió que ese día las calles se llenaran de alegría con más de 3000 vehículos que desfilaron por la nueva autopista.

Veinte años más tarde la historia fue diferente, el incremento de tráfico en las carreteras iba creando un problema en las cabezas de los mandatarios de ese entonces. Cada doce meses había aproximadamente 1000 vehículos más que el año anterior, las carreteras iban colapsando poco a poco.

La Nación (2017) publicó que a mediados de los años noventa: “El Estado intentó sacar la primera concesión de obra pública para hacerle las mejoras necesarias, pues su vida útil se había cumplido en el año 92. De nuevo, la ruta El Coco- San Ramón sería pionera, esta vez con la concesión.” Tiempo después, se tuvieron dos intentos fallidos con concesionarias mexicanas que nunca llevaron a cabo la construcción de dicho proyecto por uno u otro motivo, y así, el Estado terminó anulando los contratos firmados. En 2004 se tuvo otro intento de concesión con la empresa española Autopistas del Valle, que, en su momento, tampoco se llevó a cabo. Por último, pero no menos importante, fue el gran intento fallido que le ocasionó pérdidas al Estado por treinta y cinco millones de dólares, ya que se anularon los contratos que se habían firmado con la empresa brasileña OAS, que tiempo después se vio envuelta en crisis por contratos fraudulentos, donde al parecer, Costa Rica fue una de sus víctimas.

En el 2012, se hicieron grandes reparaciones a la carretera Bernardo Soto que abarcaron casi la totalidad del presupuesto de ese año para mantenimiento vial de todo el país. Esto fue una señal de alarma para el gobierno, que veía como sus presupuestos se desajustaban para mantener una carretera que hace años debió haber sido ampliada. En otras palabras, se podría decir que estaba saliendo más caro todo por el hecho de no haber logrado definir un financiamiento sano y serio con alguna empresa concesionaria.

Parte de la anulación del contrato con la empresa OAS, fue el rechazo de los habitantes de San Ramón, que en su momento se opusieron al pago de peajes extremadamente altos. Ante lo ocurrido con dicha empresa, los líderes vecinales se organizaron para preparar una propuesta contra el presidente Luis Guillermo Solís, donde, según La Nación (2014), consistía en: “Un plan para ampliar la carretera San José-San Ramón (Alajuela), financiada con un fideicomiso a cargo de bancos estatales”. Una vez más la antigua carretera El Coco-San Ramón era pionera en términos de financiamiento de obra pública, ya que un año más tarde, según un artículo publicado en Amelia Rueda (ameliarueda.com) el 23 de febrero de 2015 expresaba lo siguiente: “El presidente Luis Guillermo Solís, firmó la mañana de este lunes la ley que permitirá ampliar la carretera entre San José y San Ramón mediante un fideicomiso, conformado con dinero de instituciones y bancos públicos”. En otros términos, la propuesta presentada por los vecinos de San Ramón un año más tarde tendría sus frutos, ya que al ser analizada por expertos encontraron que podría ser una nueva opción de financiamiento para obra pública.

Hoy el fideicomiso lo lleva el BCR y ya han dado inicio a algunas obras pequeñas llamadas OBIS (Obras Impostergables) que son aquellas obras clave para la ampliación total de la carretera. Sin embargo; la crisis momentánea que ha generado el COVID-19, ha pausado cualquier obra en relación con la actual Ruta Uno.

Lo anterior nos ubica en el contexto de este trabajo de investigación, donde se ha logrado crear una visión global de lo que realmente ha ocurrido hasta la fecha con la ampliación “fallida” de esta carretera en múltiples ocasiones. El término “concesión” ha quedado en el olvido para el financiamiento de esta obra, o por lo menos así lo han determinado los gobernantes del país desde que se firmó la Ley 9292 (Financiamiento por Fideicomiso para Obra Pública) en el 2015. Lo anterior, impulsa el fondo de este proyecto de investigación, que busca analizar cada riesgo financiero que pueda acechar el financiamiento, ya que es la primera vez que se ejecutará una obra de esta magnitud con esta figura.

2. Marco teórico

En todo trabajo de investigación, es importante contar con un buen esquema de definiciones que respalden los conceptos por utilizar. El marco teórico establecerá con claridad todos los términos relacionados con contratos fiduciarios financieros y sus riesgos para el financiamiento de obra pública. Las definiciones se basarán en citas publicadas por otros actores especialistas en los diferentes temas por tratar.

Fideicomiso. Rosso y Uriarte definen el contrato de fideicomiso:

“Como el negocio Jurídico en virtud del cual una persona llamada fiduciante transfiere a título de confianza, a otra persona denominada -fiduciario-, uno o más bienes (que pasan a formar el patrimonio fideicomitado) para que al vencimiento de un plazo o al cumplimiento de una condición, éste transmita la finalidad o el resultado establecido por el primero, a su favor o a favor de un tercero llamado beneficiario o fideicomisario”. (p.32)

Por otra parte, Escoto (2007) se refiere a que el fideicomiso:

“Es un acto jurídico, de confianza, en virtud del cual, una persona, fideicomitente (cliente) trasmite a otra llamada fiduciaria la titularidad de uno o más bienes o derechos: dinero en efectivo, bonos, certificados de depósito a plazo, acciones, bienes raíces; o sea, toda clase de bienes o derechos que legalmente estén enmarcados dentro del comercio con el fin de administrarlos como si fueran propios en beneficio de un tercero llamado fideicomisario”.

De las definiciones anteriores, se puede por entender fideicomiso como aquel contrato basado plenamente en la confianza para ceder a otro (llamado fiduciario) la titularidad plena de algún bien financiero para la administración total en beneficio de un tercero. En el caso del presente trabajo de investigación se podría determinar al MOPT y al CONAVI como los fideicomitentes y al BCR como el fiduciario.

Fideicomitente. Luna (2005) expresa que un fideicomitente: “Es quien destina ciertos bienes a un fin lícito determinado encomendando la realización de ese fin a una institución fiduciaria.” En otras palabras, se podría definir al fideicomitente como la persona que ordena o que quiere ejecutar el fideicomiso, ya sea persona física o persona jurídica. Como se mencionó, en el

presente trabajo se puede determinar que el estado costarricense es el fideicomitente en el fideicomiso financiero para el financiamiento de obra pública para la remodelación de la carretera Ruta Uno.

Fiduciario. Escoto (2007), señala que: “El fiduciario es un gestor de negocios que, por su tecnología, conocimiento del medio, solidez y profesionalismo es capaz de ejecutar el objetivo para el cuál fue contratado”. (p.115) Por otra parte, la Real Academia Española (RAE) define la figura fiduciaria como: “Hereder o legatario a quien el testador manda transmitir los bienes a otra u otras personas, o darles determinada inversión”.

Se puede entender que, en un negocio de fideicomiso, la figura representativa como ente fiduciario es aquel que recibe la administración de algún tipo de bien (en este caso financiero) proveniente del fideicomitente (cliente), por su capacidad o solidez en conocimiento en materia de administración de activos financieros para beneficio de un tercero. Se podría definir como el intermediador que administra los bienes buscando generar un beneficio a un tercero.

Beneficiario. Los autores Rosso y Uriarte, definen beneficiario de la siguiente manera:

“Es aquel en cuyo favor se ejerce la administración de los bienes fideicomitados. Puede ser una persona física o jurídica que puede no existir al tiempo del contrato o testamento, siempre que consten los datos que permitan su individualización futura. Se puede designar más de un beneficiario y beneficiarios sustitutos. Si el beneficiario no llegara a existir, no acepta, o renuncia, el beneficiario será el fideicomisario y en defecto de éste será el fiduciante”. (p.32)

A su vez, según Lascala (2005): “El beneficiario del fideicomiso es la persona física o jurídica que puede recibir los beneficios de la administración (frutos, productos, rentas, etc.) de los bienes fideicomitados, durante el tiempo de duración de la gestión encomendada”. (p.86)

Según las definiciones detalladas, el beneficiario es aquella persona física o jurídica que se ve beneficiada durante la administración del fideicomiso por parte del fiduciario. Esto permite entender que el fiduciario no va a ser lo mismo que el fideicomisario. Esta aclaración se hace con la finalidad de no confundir diferentes figuras legales en un contrato de fideicomiso, debido a que en muchas ocasiones se ha entendido como la misma figura legal, siendo dos completamente diferentes. Drake (2000) expresa lo siguiente: “Fideicomisario y beneficiario son términos que se han utilizado como sinónimos, sin embargo, en algunos fideicomisos la simonía no es tal, ya que podemos diferenciar entre ellos”. (p.18) Lo anterior respalda la tesis de que un beneficiario es aquel

que obtiene un derecho a los frutos del fideicomiso durante el plazo de su administración, mientras que un ente fideicomisario es el que va a recibir los bienes afectados al vencimiento del contrato.

Contrato. Para analizar un contrato de fideicomiso primeramente es importante entender la definición en sí de lo que es un contrato. Para esto, Cervantes Nieto (2005) se refiere a contrato como: “El acto jurídico a través del cual hay un acuerdo de dos o más voluntades para crear y modificar derechos y obligaciones.” (p.15). Además, expresa que:

“Para que surtan los efectos de un contrato, es necesario que las partes que van a intervenir en él, manifiesten estar de acuerdo en los derechos y en las obligaciones que van a contraer con la celebración del contrato; si una de las partes no está de acuerdo con alguna obligación o derecho, no existirá contrato y por consiguiente no habrá ninguna consecuencia”. (p.13-14)

Por otra parte, Gaitán y Mantilla (2007) se refieren a que un contrato es: “Un acto por el cual una parte se obliga para con la otra a dar, hacer o no hacer alguna cosa”. (p.117)

Una definición más actual la de la página web www.recrusolegal.com (2020) en un artículo publicado el 8 de marzo sobre la definición de contrato, expresando lo siguiente:

“Un contrato es un acuerdo formal, un convenio voluntario oral o escrito entre dos o más partes, el cual contiene al menos una promesa que debe hacerse cumplir, a través del contrato se produce una serie de acciones que son intercambiadas entre las partes involucradas, las que pueden incluir transferencias, intercambios o modificaciones de derechos de cada parte”. (parr.16)

Se puede mencionar que para que exista un contrato, primeramente, deben existir dos partes, ya sean físicas o jurídicas. Por este motivo, el presente trabajo de investigación se basará en la definición de Cervantes Nieto, ya que expresa más la forma legal de la constitución de un contrato y sus obligaciones. Esta definición permite contemplar de manera holística lo que representa un contrato de Fideicomiso como el que se utilizará para la ampliación de la carretera de la Ruta Uno.

Financiamiento. Al entender el concepto de contrato de fideicomiso, se debe entender el objetivo de este. En el presente proyecto, el contrato por fideicomiso para la construcción de obra pública se utiliza como medio de financiamiento, concepto para el que Perdomo (1998) se refiere como: “La obtención de recursos de fuentes internas o externas, a corto, mediano o largo plazo, que requiere para su operación normal y eficiente una empresa pública, privada, social o mixta”. (p.207)

Un artículo publicado en <https://conceptodefinicion.de/> (2019), define financiamiento como: “Un conjunto de medios monetarios o de crédito, destinados por lo general para la apertura de un negocio o para el cumplimiento de algún proyecto, ya sea a nivel personal u organizacional”. (parr.1)

Las dos definiciones anteriores permiten crear un concepto compuesto entre ambas, describiendo financiamiento como: “La obtención de recursos monetarios a través de un contrato legal con una entidad financiera, por medio del cual se establecen ciertos compromisos para ambas partes. La aprobación del financiamiento se da con base en un proyecto planteado en el que se demuestre que habrá un flujo de efectivo que permitirá cumplir con las cuotas pactadas en el contrato, mismo que tiene un período o plazo previamente establecido”. La definición anterior será la utilizada en el trabajo de investigación, al considerar, que presenta de manera ordenada y completa los conceptos claves sobre el significado de financiamiento.

Riesgo. Según Corsi, Esposito y Baraldi (1996):

“El concepto de riesgo se refiere a la posibilidad de daños futuros debido a decisiones particulares. Las decisiones que se toman en el presente condicionan lo que acontecerá en el futuro, aunque no se sabe de qué modo: deben ser tomadas sin tener una conciencia suficiente de lo que sucederá. Con otras palabras: quien toma una decisión en el presente no se puede proteger, con seguridad, de eventuales daños futuros y éstos pueden ser consecuencia de un comportamiento”. (p.193)

Por otra parte, Martínez (2020) en un artículo publicado en <https://conceptodefinicion.de/> , define riesgo como: “El riesgo es la exposición a una situación donde hay una posibilidad de sufrir un daño o de estar en peligro. Es la vulnerabilidad o amenaza a que ocurra un evento y sus efectos sean negativos y que alguien o algo puedan verse afectados por él”. (parr.1)

Es importante tomar el concepto de riesgo expresado por Corsi, Esposito y Baraldi, ya que define con exactitud lo que representa un riesgo en cualquier aspecto de la vida. El riesgo siempre estará, suceda o no siempre va a existir la probabilidad de que algo salga mal, o bien, no salga como se esperaba. Para los riesgos existen diferentes tipos de seguros que son ofrecidos por las agencias aseguradoras con el fin de mitigar el impacto de un evento contrario a lo esperado o planificado.

Tipos de riesgos

Riesgo financiero. Una vez que se entienda el concepto general de riesgo, es importante conocer que existen diferentes tipos de riesgos dependiendo de la industria o situación que se encuentre una persona, empresa o institución. En este caso, el tipo de riesgo que se va a estudiar y a analizar durante toda la investigación es el riesgo financiero del financiamiento a través de un fideicomiso para obra pública.

Por un lado; según Gitman y Joehnk (2005), se refieren al riesgo financiero como: “El grado de incertidumbre de pago debido a la mezcla de deuda de fondos propios usado para financiar un negocio”. (p.108)

Por otro lado; Martínez (2020) en un artículo publicado en <https://conceptodefinicion.de/> expresa que un riesgo financiero: “Se relaciona a la probabilidad que un fenómeno financiero ocasione un déficit económico dentro de una empresa, lo cual genera incertidumbre en el futuro de la organización. Estos también se conocen como riesgos crediticios o de insolvencia”. (parr.33)

Todas las definiciones complementan el concepto de riesgo financiero por utilizar en el presente trabajo; para Gómez y López, riesgo financiero va más enfocado en términos de inversión, mientras que para Gitman y Joehnk va más por el cumplimiento de pago de un financiamiento. En el caso de Martínez, va dirigido a cualquier déficit económico en la operabilidad de una empresa. Los riesgos financieros se dividen en tres: riesgo de mercado, riesgo de crédito y riesgo operacional.

Riesgo de mercado. Para Moscote (2013), puede definirse como: “La posibilidad de que el valor presente de un portafolio se mueva en forma adversa ante los cambios que se presenten en las variables que determinan el precio de los activos financieros que componen un portafolio de activos”. (p.13)

A su vez, Gómez y López (2002), definen riesgo de mercado como: “Riesgo relativo a la situación financiera de una entidad, consecuencia de variaciones adversas en los mercados financieros”. (p.39)

Por último, Pedrosa (2016) habla sobre riesgo de mercado en un artículo publicado en www.economipedia.com expresando que: “El riesgo de mercado es como se denomina a la probabilidad de variaciones en el precio y posición de algún activo de una empresa”. (parr.1) Además, expresa:

“En este sentido, el riesgo de mercado recoge posibles circunstancias adversas y determinantes para la situación de una empresa. Cuando en el mundo empresarial hablamos de riesgo de mercado se marcan aquellas contingencias que de manera directa o indirecta afectan a las variables mercantiles y económicas de la venta y cotización en las empresas”. (parr.6)

Las definiciones anteriores se toman para contextualizar el riesgo de mercado que podría estar presente en el financiamiento de obra pública por fideicomiso. Se entiende como el riesgo que enfrenta un inversionista de generar pérdida debido a la diferencia de precios en el mercado.

Riesgo de crédito. Gómez y López (2002) definen crédito como: “Un intercambio entre un bien actualmente disponible, especialmente dinero, y una promesa de pago”. (p.75)

Entendiendo lo anterior, Moscote (2013) define riesgo de crédito como: “La pérdida potencial producto del incumplimiento de la contraparte en una operación que incluye un compromiso de pago”. (p.14)

Una definición más actual la da Peiro Ucha (2015), cuando explica que: “El riesgo de crédito es la posibilidad de sufrir una pérdida como consecuencia de un impago por parte de nuestra contrapartida en una operación financiera, es decir, el riesgo de que no nos pague”. (parr.1)

En otras palabras, es el riesgo que existe de no recibir el pago correspondiente a una obligación financiera por parte del deudor.

Riesgo operacional. Moscote (2013) señala que un riesgo operacional:

Comprende los riesgos que se generan en la negociación y operación de instrumentos financieros. Estos riesgos presentan características diversas que comprenden situaciones como la falta de definición de procedimientos y políticas, contratos mal elaborados, fraudes y violaciones a los ordenamientos regulatorios. (p.15)

Venegas (2008) lo define como: “El riesgo de que se presenten pérdidas por fallas en los sistemas administrativos y procedimientos internos, así como por errores humanos, intencionales o no”. (p.861)

Coll Morales (2020), en un artículo publicado en www.economipedia.com expresa que el riesgo operacional u operativo: “Es el riesgo que se deriva de que la empresa no pueda operar correctamente, no tenga provisiones suficientes, su cadena de producción no funcione bien, etc.” (parr.16)

Este tipo de riesgo está presente en todos los proyectos de inversión públicos y privados. Su importancia en el presente trabajo recae en que en el nivel de financiamiento público siempre existirá un riesgo grande operacional en la ejecución de contratos. Lo anterior conlleva a realizar un análisis legal y financiero profundos para prevenir fraudes e incumplimientos a lo largo del plazo del proyecto.

Obra pública. Según Romero Pérez (2002) se define obra pública como: “Es el que realiza la administración para la construcción, mejoras, adiciones, conservación, mantenimiento y restauración de bienes inmuebles de carácter público o destinados al servicio público”. (p.158)

Coll Morales (2020), explica que: “La obra pública es el conjunto de edificaciones, infraestructuras y equipamiento, promovido y construido por el Gobierno de un territorio. A diferencia de la obra privada, la obra pública se financia con fondos públicos del Estado.” (parr.1)

Se basará el concepto de obra pública según la definición anterior, planteado por Romero Pérez, entendiendo que obra pública es la creación, modificación o mantenimiento continuo de un bien público, que hace referencia a que pertenece al estado, y, por ende, a toda la población de un país. Su importancia en el presente trabajo recae en que el objeto de estudio se basa en un fideicomiso para financiar obra pública, como es la remodelación de la Ruta Uno.

Concesión de obra pública. Según el Artículo 1 de la Ley N° 7404 (Ley General de Concesión de Obra Pública de Costa Rica), se entiende concesión de obra pública lo siguiente:

La concesión de obra pública es el instituto jurídico de derecho público mediante el cual el Estado encarga a una persona la ejecución de una obra y le transmite, temporalmente, los poderes jurídicos necesarios para que la explote, por medio del pago de una contraprestación o tarifa que abonarán los usuarios, con la autorización, control y vigilancia de la administración, pero por cuenta y riesgo del concesionario.

La Nación (2010) en un artículo sobre “La Concesión de Obra Pública”, señala lo siguiente:

“El financiamiento corre a cargo del constructor de la obra, que luego recupera mediante el pago de tarifas por parte de los usuarios. Es este un instrumento que, bien empleado y administrado, podría ayudarnos a avanzar velozmente en el desarrollo de proyectos de infraestructura necesitados de grandes montos de financiamiento y obras de gran complejidad.” (parr.3)

Como se puede observar en los conceptos y las referencias descritas, la concesión de obra pública ha sido por muchos años en Costa Rica el medio de financiamiento más utilizado para

proyectos. La importancia de entender su significado recae en que el proyecto de: “Ampliación de la Ruta Uno” en un principio se iba a desarrollar bajo esta figura. No obstante; después de varios intentos fallidos con empresas mexicanas, españolas y brasileñas, no se llegó a nada. Debido a que como se dijo, el pueblo de la ciudad de San Ramón se opuso a pagar grandes sumas de dinero en peajes diarios, como fue el caso del último intento con la empresa brasileña OAS, que se fue del país con una indemnización de \$35 millones. Por este motivo, es importante aplicar los conceptos descritos para entender de una forma más clara el desarrollo intrínseco de la investigación.

Riesgo tasas de interés. Pérez (2014) toma las palabras de Jeannicot y Ben Larbi (2004) para definir riesgo de tasas de interés como: “La probabilidad de un impacto desfavorable sobre la rentabilidad o valor de los activos como resultado de cambios en las tasas de interés”, además agrega que: “Un agente económico se expone al riesgo de tasas de interés, cuando realiza préstamos o inversiones a corto o largo plazo”. (p.45)

Gómez y López (2002) señalan que: “El riesgo de tipo de interés es la probabilidad de incurrir en pérdidas como consecuencia de las fluctuaciones en las tasas de interés de mercado”. (p.45)

Pedrosa (2016), explica que: “El riesgo de tipo de interés es el riesgo asumido, derivado de los cambios, así como volatilidades, que sufren los tipos de interés de activos y pasivos. Los cuales, puedan tener una incidencia directa en los agentes económicos y financieros”. (parr.1)

Los conceptos definidos coinciden en que existe la probabilidad de generar un rendimiento negativo ante el alza de las tasas de interés, reafirmando la necesidad de contemplar diferentes escenarios a lo largo del plazo de la ejecución y administración del proyecto. Las tasas de interés en muchas ocasiones ahogan a los inversionistas que no plantean planes de acciones ante posibles escenarios de crisis.

Riesgo tipo de cambio. El tipo de cambio se utiliza para transacciones de divisas (monedas extranjeras). En proyectos de inversión existe el riesgo de tipo de cambio, término que Pérez (2014) define como: “La posibilidad de que una empresa incurra en pérdidas como resultado de cambios en los precios de las monedas extranjeras, afectando la capacidad de creación de riqueza para sus accionistas”. (p.200) Además, expresa que: “El riesgo de cambio se manifiesta cada vez que una moneda nacional se aprecia o deprecia con relación a la moneda extranjera”. (p.200)

Gómez y López (2002) expresan que el riesgo de tipo de cambio:

“Se manifiesta como la probabilidad de pérdida como consecuencia de un movimiento desfavorable del factor de riesgo “tipo de cambio”, es decir, riesgo asumido ya que el tipo de cambio entre las divisas objeto de intercambio en el momento de la contratación de las operaciones no suele coincidir con el existente en el momento de los cobros o pagos derivados de ella”. (p.151)

Una definición más reciente la da Pedrosa (2016), que menciona que: “El riesgo de tipo de cambio es la potencial pérdida, como consecuencia de las fluctuaciones de las divisas. Todo ello, de acuerdo a la volatilidad y posición de ésta en un momento determinado. También se conoce como riesgo cambiario o riesgo de cambio”. (parr.1)

Los conceptos anteriores definen con claridad el riesgo del tipo de cambio. A su vez, se entiende la importancia de analizar posibles tipos de cambios en proyectos de inversión para las diferentes etapas, desde la firma del contrato, hasta la ejecución total de la obra.

Mercado de futuros. Primeramente, Venegas (2008), señala que un futuro: “Son acuerdos que obligan a una de las partes a comprar y a la contraparte a vender un activo (financiero) a un precio preestablecido en una fecha futura”. (p.179)

Pérez (2014) expresa que:

“Los mercados de futuros son aquellos en los cuales se transan contratos de compra y venta de commodities (productos agrícolas, minerales, energéticos) o activos financieros (monedas extranjeras, acciones, índices bursátiles, etc.) estandarizados, donde las partes involucradas en tales transacciones, oferente y demandante, adquieren el compromiso de entregar y recibir, respectivamente, en una fecha futura determinada, un activo, en condiciones de precio, calidad y cantidad específicas. Por tanto, no hay ninguna transacción al momento de celebrar el contrato”. (p.311)

Pedrosa (2016) explica que: “El mercado de futuros consiste en la negociación de contratos de compra y venta de determinados bienes a una fecha futura mediante un acuerdo de precio, cantidad y vencimiento en la actualidad”. (parr.1)

Lo anterior, permite entender con mayor claridad los conceptos de mercados de futuros. En otras palabras, un futuro es un acuerdo contractual en la que una parte vende y otra compra algún bien (*commoditie* o financiero) en una fecha futura previamente establecida en el contrato, bajo los términos pactados. A su vez, el mercado de futuros es el mercado donde se transan este tipo de contratos.

Activo subyacente financiero. Según Pedrosa (2015), en un artículo redactado para www.economipedia.com: “Un activo subyacente es aquel activo financiero sobre el que caen contratos financieros, es decir, el valor de referencia de determinados derivados financieros”. (parr.1)

Rodríguez (2019) en un artículo redactado para www.rankia.co, expresa: “Un activo subyacente, puede definirse como un tipo de activo real o financiero que cotiza en el mercado bursátil. La utilidad del activo subyacente es la de un indicador como valor de referencia para los contratos de productos financieros derivados”. (parr.2)

Analizando cada definición, podemos definir activo subyacente como el activo financiero que su propio valor es utilizado como referencia a la hora de establecer contratos de productos financieros derivados, en otras palabras, los contratos financieros derivados se pactan bajo el valor de los activos subyacentes.

Coberturas financieras. Según Sevilla (2016), en un artículo redactado para www.economipedia.com: “Una cobertura es una estrategia financiera que sirve para cubrir el riesgo de una inversión realizando la posición financiera opuesta mediante un activo financiero correlacionado con la inversión principal o mediante un derivado financiero”. (parr.1)

Otra definición, dictada por Calzada (2018), en un artículo publicado para www.rankia.mx, interpreta: “Una cobertura es una inversión para reducir el riesgo de movimientos de precios adversos en un activo. Normalmente, una cobertura consiste en tomar una posición de compensación en un valor relacionado, como un contrato de futuros”. (parr.1)

De las definiciones anteriores, se puede entender que una cobertura financiera funciona como una póliza de seguro, donde la idea es cubrir al máximo una posible eventualidad que ponga en riesgo el capital invertido en una operación. La cobertura financiera tiene un costo, por lo que también reduce las posibles ganancias en un futuro.

Inflación. En términos de inversión, siempre se debe contemplar la tasa de inflación, que Díaz (1999) define como: “La tasa de inflación es la tasa a la que aumentan los precios”. (p.292) Para complementar, Moscote (2013), explica que existe un riesgo de inflación que va a la inversa en relación con el rendimiento de una inversión, por lo tanto, se debe de calcular y tener presente para evitar una disminución real en el rendimiento esperado de una inversión.

Por último, Sevilla (2015), explica que: “La inflación es un aumento generalizado en los precios de los bienes y servicios de una economía durante un periodo de tiempo”. (parr.1)

Con base en las definiciones anteriores es posible entender que la inflación es la tasa de crecimiento de los precios en una economía, que, a su vez, afecta considerablemente la estabilidad de los diferentes factores económicos. Una tasa de inflación acelerada al alta puede causar crisis, mientras que una tasa a la baja reduce la incertidumbre y genera estabilidad.

Unidad Administradora del Proyecto (UAP). Según el “Contrato de Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales”, firmado en diciembre de 2016, la Unidad Administradora del Proyecto, o también UAP, es una: “Estructura de gestión que es contratada y será auxiliar del Fiduciario”. (p.12) En otras palabras, la UAP, es una unidad contratada por el Banco de Costa Rica (BCR) que funciona como fiduciario. Esta unidad será totalmente financiada por el fideicomiso y fungirá como representante fiscal del BCR ante los fideicomitentes.

Unidad Ejecutora del Corredor Vial San José- San Ramón (UESR). Según el “Contrato de Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y sus Radiales”, firmado en diciembre de 2016, la Unidad Ejecutora del Corredor Vial San José- San Ramón, o también UESR, es una: “Unidad técnica que funge en representación de los fideicomitentes como contraparte técnica-administrativa ante el fiduciario y la UAP”. (p.13) Con base en la definición anterior, se determina que la UESR será la contraparte que fiscalizará a la UAP y al fiduciario, conformada por los fideicomitentes MOPT y CONAVI.

CAP's. Según un artículo publicado en www.santander.com un *cap's*: “Es una serie de opciones CALL sobre una tasa de interés de referencia, donde cada una de estas opciones se denomina *caplet*. Comparten un mismo precio de ejercicio y su prima (costo del CAP) habitualmente es desembolsada en su totalidad al inicio de la operación”. (parr.13)

También señala que: “Es la cobertura idónea para cubrir el riesgo de alza de la tasa de interés cuando se está en una posición tomadora en los mercados monetarios: de un préstamo sindicado a tipo variable”. (parr.14)

Westreicher (2018) explica que un *CAP's*:

“Es un contrato de opciones financieras por el cual el deudor paga una prima al acreedor para establecer un tipo de interés máximo. Es decir, se compra una opción de compra (call) sobre tipos de interés, en que si el tipo de interés sube el dueño de la opción recibe un pago. Cada opción se conoce como *caplet*”. (parr.5)

Las definiciones anteriores, complementan el significado de coberturas financieras, al ejemplificar la cobertura que debe tener un contrato de este tipo (fideicomiso) respecto a las tasas de interés, para evitar que una variación negativa afecte el costo del proyecto

Capítulo 3

Marco metodológico

En el presente capítulo se podrá entender de una manera más amplia y clara el método por el que se realizará la investigación. La metodología, definida por Bisquerra (2004) como:

“El estudio del método, la lógica de la investigación, la lógica de los métodos. En un sentido general, la metodología se refiere a la manera de realizar la investigación y responde a la pregunta ¿por qué se hacen las cosas así y no de otra manera? Se refiere al modo de enfocar los problemas y de buscarles respuestas. Es el estudio sistemático y lógico de los principios que rigen la investigación”. (p.79)

Basados en el concepto de metodología expresado por Bisquerra en el párrafo anterior, se puede entender que una investigación sin una metodología clara, ordenada y lógica, carece completamente de estructura y su contenido calificaría como deficiente.

Una buena investigación, posee una metodología de procedimientos sólidos desde un inicio, es por esto, que para el presente proyecto es importante elaborar la estructura adecuada para obtener como resultado una investigación completa de principio a fin, que todo esté respaldado paso por paso en la misma investigación. Como bien lo señala Bisquerra en su libro, la metodología de la investigación permite enfocar el camino, respondiendo las preguntas del ¿por qué se hacen las cosas así y no de otra manera?

1. Enfoque de la investigación

El enfoque de la investigación irá trazado con base en los objetivos establecidos en el proyecto. El tipo de enfoque por utilizar ayudará a elegir los métodos de recolección de datos, que a su vez permitirá elaborar una hipótesis respecto a los resultados obtenidos. Además, el tipo de enfoque a través de la recolección de datos permitirá establecer patrones de comportamiento y probar teorías que serán parte importante de la síntesis de la investigación.

1.1. Enfoque cualitativo

La investigación se basará en un enfoque de carácter cualitativo, esto relacionando las variables a estudiar planteadas en los objetivos generales y específicos. Según Shiffman y Kanunk (2005): “Las técnicas de investigación cualitativa consisten en entrevistas de profundidad, grupos de enfoque (focus groups), análisis de metáforas, investigación de montajes y técnicas proyectivas”. (p.27) Más adelante, expresan que: “La investigación cualitativa tiene una función importante en la toma de decisiones gerenciales”. (p.27)

Hernández Sampieri (2014) menciona que: “Utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación”. (p.7)

Si bien es cierto, Shiffman y Kanuk le dan un enfoque comercial basado en el mercadeo; se puede entender que la investigación con enfoque cualitativo estudia el objeto de forma subjetiva. Se estudian profundamente las cualidades de un proyecto, persona u objeto. Hernández Sampieri le da un significado más general al enfoque cualitativo, recalcando que la investigación busca crear nuevas interrogantes a la interpretación de un problema.

En el presente trabajo de investigación se define el uso de enfoque cualitativo debido a la naturaleza del proyecto. Las variables son de índole cualitativo, basando su estudio en los posibles riesgos financieros que pueden afectar de manera directa e indirecta el financiamiento de la construcción de la nueva carretera que conecta San José y San Ramón, la actual denominada Ruta Uno. Por último, es importante mencionar que, en una investigación cualitativa, el tamaño de la población y la muestra lo determina el investigador y suele ser de tamaño pequeño.

2. Diseño de la investigación

Toda investigación, debe tener un diseño que permita definir la manera de obtener datos por medio de los diferentes tipos de recolección. Según Namakforoosh(2000):

“El diseño de la investigación es un programa que especifica el proceso de realizar y controlar un proyecto de investigación, es decir, es el arreglo escrito y formal de las condiciones para recopilar y analizar la información, de manera que combine la importancia del propósito de la investigación y la economía del procedimiento”. (p.85)

Hernández Sampieri (2014) señala que el diseño de la investigación es un: “Plan o estrategia que se desarrolla para obtener la información que se requiere en una investigación y responder al planteamiento”. (p.128)

Lo anterior, permite comprender que toda investigación requiere un diseño para que la obtención de la información sea precisa, actual, suficiente, sobre todo, que sea información disponible. El diseño marcará el plan por seguir, debido a que establecerá una propuesta escrita de cómo se obtendrán los datos por utilizar en la investigación. En otras palabras, permitirá plantear varias alternativas antes de realizar el proyecto.

2.1. No experimental

Hernández Sampieri (2014), expresa que el diseño de investigación no experimental:

“Podría definirse como la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios en los que no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables”.
(p.152)

Basado en la definición anterior, se puede comentar que el diseño de la investigación es no experimental, al considerar que el proyecto se analiza con base en lo que ya se ha establecido por parte de las entidades pertinentes al contrato del fideicomiso, por lo tanto, no se realiza ninguna acción que estimule el objeto de estudio para luego analizarlo.

2.2. Diseño longitudinal

El tipo de diseño seleccionado es el longitudinal. Esto debido a que el proyecto ha sido a lo largo de muchos años tema de discusión en la mesa del gobierno nacional. Ha sido un proyecto que ha pasado diferentes administraciones de gobierno y que hoy es una realidad. Debido a lo anterior, se puede entender que la recolección de datos va a requerir un trabajo de investigación de diferentes noticias y documentos de años anteriores para contextualizar de mejor manera cada detalle del proyecto.

Según Namakforoosh (2000), en relación con el diseño longitudinal: “La ventaja obvia de estos últimos es que la investigación detecta cambios a través del tiempo. Otra ventaja es que el investigador puede estudiar a la misma gente en períodos distintos o usar diferentes medidas según el tema, en cada oportunidad”. (p. 88)

Hernández Sampieri (2014) explica: “Los diseños de tendencia son aquellos que analizan cambios al paso del tiempo en categorías, conceptos, variables o sus relaciones de alguna población en general. Su característica distintiva es que la atención se centra en la población o universo”.
(p.160)

Lo citado recalca la influencia del tiempo en el objeto de estudio, debido a que existen múltiples factores que pueden incidir; en el caso del presente trabajo, el riesgo financiero también puede verse afectado por la variación de factores, que causen que el riesgo aumente o disminuya. En conclusión, el tipo de diseño respalda el trayecto histórico de la construcción de la Ruta Uno, debido a que durante años se intentó reconstruir por medio de concesión y al final se optó por un nuevo método de financiamiento a través de un fideicomiso para obra pública.

3. Métodos de investigación

Parte de la metodología de una investigación es determinar los diferentes métodos que se utilizarán para la elaboración de un proyecto. El presente trabajo, presentará dos diferentes tipos de métodos que tienen una relación directa entre sí. El método analítico y el método deductivo son complementarios y permitirán obtener resultados más concretos y específicos.

3.1. Método analítico

Según Bernal (2006): “Este método es un proceso cognoscitivo, que consiste en descomponer un objeto de estudio separando cada una de las partes del todo para estudiarlas en forma individual”. (p. 56) Se puede entender que en este método de investigación se deberá separar cada elemento del objeto de estudio, con la finalidad de entender a profundidad su posición en la investigación, al igual que observar los factores que pueden afectar positiva o negativamente su comportamiento. Partiendo de lo mencionado, servirá para el análisis respectivo en la investigación.

Se utilizará dicho método debido a que el objeto de estudio permite ser analizado en torno al planteamiento de los objetivos, que, como se puede observar, se centra en los riesgos financieros del financiamiento.

3.2. Método deductivo

Se utilizará un método complementario, el deductivo, ya que permitirá centralizar toda la información de lo general a lo particular o específico. Según Bernal (2006):

“Es un método de razonamiento que consiste en tomar conclusiones generales para explicaciones particulares. El método se inicia con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios, etcétera, de aplicación universal y de comprobada validez, para aplicarlos a soluciones o hechos particulares”. (p. 56)

La explicación respalda lo mencionado, donde se especifica que permitirá obtener conclusiones desde lo general a lo particular. Se puede entender que el presente método deberá ir de la mano con el analítico, ya que los resultados obtenidos permitirán ser analizados en con mayor profundidad.

4. Tipos de investigación

El tipo de investigación ayudará a entender de mejor manera la naturaleza del proyecto. Al ser una investigación profunda en temas de riesgo, es importante analizar la situación actual del país, como cuando se decide optar por el financiamiento de obra pública por medio de un

fideicomiso. La recopilación de datos será extensa, debido a que se deberá analizar toda la cronología en el tema. Se define que la investigación es de tipo exploratoria debido a que existen pocos estudios en relación con el problema planteado en el presente trabajo, se deberá recopilar información utilizando fuentes primarias como las entrevistas, así como el análisis profundo de contratos y noticias.

4.1. Exploratoria

Según Namakforoosh (2000): “El objetivo principal de la investigación exploratoria es captar una perspectiva general del problema.”, además, más adelante expresa que: “Muchas veces se carece de información precisa para desarrollar buenas hipótesis. La investigación exploratoria se puede aplicar para generar criterio y dar prioridad a algunos problemas”. (p. 89)

Según Hernández Sampieri (2014): “Se emplean cuando el objetivo consiste en examinar un tema poco estudiado o novedoso”. (p.91)

Basados en las definiciones anteriores, se puede explicar que este tipo de investigación es exploratoria, ya que se realizará un análisis del primer financiamiento de obra pública para carretera en Costa Rica por medio de un fideicomiso, esto servirá para descifrar conceptos y teorías en torno al riesgo financiero alrededor del financiamiento de obra pública por fideicomiso. Lo anterior, servirá como base para futuras investigaciones en relación con el tema de estudio.

5. Sujetos y fuentes de información

Se definirá el concepto de sujeto de investigación, al igual que las diferentes fuentes de información que se utilizarán en el presente trabajo. Es importante recalcar que deben estar presentes ambas fuentes (primarias y secundarias), debido a que eso le da mayor peso a la investigación en curso. En toda investigación, parte de su metodología de trabajo consiste en considerar fuentes con un alto grado de confiabilidad. Lo anterior, es total responsabilidad del sujeto de la investigación, que por consiguiente, es el investigador. Por último, se aclara que una fuente de información no es necesariamente un documento, puede ser un sonido, video, mapa, etcétera.

5.1. Sujetos de investigación

Para entender lo que es el sujeto de la investigación, se debe comprender el concepto de objeto de la investigación. Ambos conceptos van ligados, debido a que el uno no puede existir sin

el otro. Según Rojas (1988): “Es la relación que se establece entre el sujeto cognoscente (investigador) y los fenómenos o problemas que investiga (objeto de estudio)”. (p.175)

Riquelme (2020), en un artículo publicado en www.webyempresas.com expresa que: “Es el individuo conocedor. En él se hallan los estados de ignorancia, conocimiento, duda, opinión y certeza. Su función consiste en aprehender el objeto, en este proceso de conocimiento es justo que el sujeto se sitúe fuera de él para poder examinarlo”. (parr.20)

Las citas anteriores explican de manera clara y sencilla la posición del sujeto de la investigación, que viene a ser el investigador. El sujeto de estudio será el encargado de fortalecer y desarrollar criterios técnicos con base en el objeto de estudio.

El sujeto, será el encargado de recopilar todos los datos posibles, utilizando diferentes tipos de fuentes para desarrollar el proyecto. También, cuentan como sujetos de estudio aquellas personas jurídicas o físicas que están ligadas directamente al objeto de estudio de la investigación, que facilitarán información importante para el desarrollo de esta. En el caso de las fuentes primarias, deberá utilizar diferentes herramientas como entrevistas, guías de observación, entre otras, con la finalidad de obtener datos respaldados por un trabajo de campo. En el caso de las fuentes secundarias, deberá asegurar la confiabilidad de estas.

Tabla 1. Sujetos de investigación

SUJETOS DE INFORMACIÓN	
SUJETO 1	Johaam Piedra Méndez Director Financiero Unidad Ejecutora San José-San Ramón (UESR)
SUJETO 2	Pedro Zamora Área de Banca de Inversión de la Gerencia de Esfera del BCR Unidad Ejecutora del Proyecto (UAP)
SUJETO 3	Sebastián Salazar Bustamante Investigador

Fuente: Elaboración propia. Julio 2020.

5.2. Fuentes primarias

Las fuentes primarias de información son requeridas en investigaciones donde las fuentes secundarias no son suficientes. Es decir, cuando una investigación no tiene la profundidad necesaria en torno a fuentes secundarias, se debe optar por la utilización de fuentes primarias.

Según Fernández (2004) estas fuentes son: “Datos no recogidos ni elaborados de antemano”. (p. 28). Además, expresa que: “En este caso es necesario realizar todo un proceso de obtención de información del mercado con el propósito especial de satisfacer las necesidades de una investigación concreta.” (p. 28)

Para Hernández Sampieri (2014): “Las referencias o fuentes primarias proporcionan datos de primera mano, pues se trata de documentos que incluyen los resultados de los estudios correspondientes”. (p.61)

En relación con lo citado, es importante entender que este tipo de fuentes de información son más complejas, ya que requieren más tiempo, recursos económicos y una logística especial para evitar cometer algún error que perjudique de manera directa la obtención de datos. Algunos ejemplos de fuentes de información primarias son: entrevistas, encuestas, guías de observación, cuestionarios, experimentos, entre otras. En el caso del presente trabajo de investigación, se elaborarán cuestionarios. También se utilizarán contratos y sus adendas, al igual que leyes establecidas por el gobierno en relación con el objeto de estudio.

Tabla 2. Fuentes primarias

Fuentes primarias	
1. Contrato Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón 1.1. Adendas al contrato	Base principal de la investigación. En él se establecen todas las condiciones bajo las que se ejecutará el proyecto.
2. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”.	Ley creada para controlar el desarrollo de obra pública, específicamente el Corredor Vial San José- San Ramón y sus radiales, mediante fideicomiso.
3. Cuestionarios.	Se realizarán cuestionarios a las dos entidades representativas del proyecto: UAP y UESR. Serán aplicados a los sujetos encargados de cada unidad.
4. Comunicados Oficiales de Presidencia.	La página oficial de la presidencia (https://www.presidencia.go.cr/)notifica comunicados oficiales sobre el tema.
5. Noticias	Noticias de medios de comunicación importantes y con respaldo con relación al tema.
6. Página https://rutauno.cr/ (Ruta Uno)	El Proyecto Ruta Uno cuenta con una página oficial con información importante y detallada sobre todo lo relacionado al fideicomiso.

Fuente: Elaboración propia. Julio 2020.

5.3 Fuentes secundarias

Es el tipo de fuente de información más utilizado. Fernández (2004) expresa que: “Las fuentes secundarias proporcionan datos ya elaborados y recogidos previamente”. Además, que: “Únicamente se analiza la información recogida anteriormente para aplicarla al problema objeto de estudio”. (p. 25)

Un artículo publicado en www.tecnicasdeinvestigacion.com (2020) explica que: “Fuente secundaria suele ser un libro académico, un artículo de revista o un documento digital o impreso creado por alguien que no experimentó o participó directamente en los eventos o condiciones bajo investigación”. (parr.12)

Lo anterior, explica que una fuente secundaria es mucho más fácil de conseguir, debido a que ya existe. Es un proceso menos costoso, más rápido y sencillo de ejecutar.

Las fuentes secundarias son en su mayoría las que van a darle una estructura al trabajo de investigación, mientras que, las fuentes primarias son las que van a dotar de profundidad y peso técnico las conclusiones del proyecto.

A continuación, se detallan algunas fuentes de información secundarias que se utilizarán para el desarrollo del presente trabajo de investigación:

Tabla 3. Fuentes secundarias

Fuentes secundarias	
Libros de texto	Se utilizarán libros de texto virtuales para profundizar la teoría a utilizar a lo largo del proyecto.
Internet	Se utilizará el internet como parte de la plataforma amplia y tecnológica que facilitará el acceso a información relevante en el tema. Se confirmará la confiabilidad de cada fuente visitada.
Tesis existentes	Se utilizará como material de apoyo tesis existentes con temas similares al de este proyecto de investigación, con la finalidad de reforzar aspectos técnicos y comparar diferentes conclusiones.

Fuente: Elaboración propia. Julio 2020.

6. Población y muestra

6.1. Población

García (2016) dicta que: “La población es el conjunto de elementos que tienen una característica común que es observable y acerca del cual queremos realizar determinados estudios”. (p.130) Lo anterior define el concepto de población desde el punto de vista de una investigación. Al ser un proyecto con una naturaleza distinta en donde no se estudia el comportamiento de una población como tal, la población serán dos personas, que representarán a la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) y a la Unidad Ejecutora del Proyecto San José- San Ramón (UESR). Ambas entidades representan al fiduciario (BCR) y a los fideicomitentes (MOPT-CONAVI) respectivamente.

6.2. Muestra o censo

García (2016), expresa que: “Una muestra es un subconjunto de la población sobre la cual se realizará alguna medición que permitirá conclusiones generalizables a toda la población”. (p.130) Como se observa en el concepto anterior, la muestra se deriva del total de la población para efectos de un muestreo de investigación.

En el caso del presente trabajo de investigación, la muestra se determinará por censo, ya que es una cantidad muy limitada de población, por ende, serán los mismos dos representantes de la Unidad Administradora del Proyecto (UAP) y a la Unidad Ejecutora del Proyecto San José- San Ramón (UESR).

7. Tipo de muestreo

Según García (2016), los tipos de muestreo se clasifican en probabilísticos y no probabilísticos. Además, señala la siguiente subdivisión:

Tabla 4. Tipos de muestreo

TIPO DE MUESTREO	MUESTREO
PROBABILÍSTICO	ALEATORIO SIMPLE
	ESTRATIFICADO
	SISTEMÁTICO
NO PROBABILÍSTICO	POR JUICIOS
	POR CUOTAS

Fuente: Elaboración propia. Julio 2020.

García (2016) explica el muestreo probabilístico como cuando: “La muestra se selecciona basándose en un criterio probabilístico o de tipo aleatorio, en el cual cada elemento muestral tiene idénticas probabilidades de ser seleccionado”. Además, señala que: “Cuando se aplica este procedimiento, se elimina el posible sesgo del investigador al seleccionar la muestra y tiene la ventaja, además, de poder estimar el error cometido al estimar el parámetro de una variable de acuerdo con el tamaño de muestra seleccionado”. (p.131)

García (2016) señala que: “En muchas ocasiones, por problemas de costos u otros problemas prácticos, no resulta posible realizar un muestreo de tipo probabilístico y se realiza uno de tipo no probabilístico”. (p.133) También, más adelante añade que: “Debe ser usado preferentemente en estudios exploratorios y no en otro tipo de investigaciones, aunque esto también dependerá del tamaño de la muestra en relación con la población y de otras características de la variable que se está estudiando”. (p.134)

Las definiciones anteriores permiten determinar que el tipo de muestreo para el desarrollo de este proyecto de investigación es el no probabilístico. La naturaleza y el objeto de estudio del proyecto limitan la población a dos entidades representativas dentro del fideicomiso: UAP y la UESR.

Dentro de la clasificación de muestreo no probabilístico, se determina que se usará el muestreo por juicio o criterio, mismo que García (2016) explica como: “Se basa en la selección a juicio o criterio del investigador de la muestra que se utilizará para la recolección de la información, generalmente basada en el conocimiento que tenga el investigador de los elementos a muestrear”. (p.134). Más adelante, añade que: “Cuando se selecciona un grupo de expertos, no seleccionados aleatoriamente sino a criterio del investigador, para la búsqueda de información, estamos en presencia de un muestreo de este tipo y en este caso lo importante es poder demostrar la pericia del experto”. (p.134)

Lo anterior respalda la decisión de determinar el tipo de muestreo no probabilístico como: Muestreo por juicio o criterio. La muestra por elegir será a criterio del investigador, debido a que la naturaleza del objeto de estudio así lo demanda.

En resumen, será por censo. Se aplicarán los instrumentos de investigación a toda la población, debido a que es una cantidad limitada de personas menor a 100.

8. Instrumentos y técnicas de investigación

Toda investigación requiere fuentes de información que validen y otorguen confiabilidad a un proyecto de investigación. Como se mencionó, las fuentes de información secundarias son fáciles de conseguir, mientras que las primarias son más complejas y caras en términos monetarios debido a que, se requiere de un trabajo de campo especializado. El proyecto de análisis de los riesgos financieros para financiamiento de obra pública por medio de fideicomiso limita los instrumentos y técnicas de investigación a entrevistas y guías de observación, esto, debido a su naturaleza.

8.1. Cuestionarios

Hernández Sampieri (2014) en su libro Metodología de la Investigación señala que: “En fenómenos sociales, tal vez el instrumento más utilizado para recolectar los datos es el cuestionario”. (p.217) Además expone las palabras de Chasteauneuf, 2009, donde señala que: “Un cuestionario consiste en un conjunto de preguntas respecto de una o más variables a medir”. (p.217)

Para efectos de este trabajo de investigación, se aplicarán diferentes cuestionarios a personas involucradas en todo lo relacionado con el fideicomiso de la Ruta Uno. Se les aplicará a los encargados del fideicomiso en el proyecto Esfera del BCR, del Conavi y del MOPT, representados por las entidades correspondientes (UAP y UESR), con la finalidad de conocer a fondo las circunstancias en las que se aprobó el proyecto y todo lo que tenga relación a su estructura financiera.

9. Confiabilidad y la validez

La confiabilidad y validez aplicada a un instrumento y técnica de investigación se determina con base en la seguridad, profesionalismo y determinación a la hora de desarrollar el proyecto. Un proyecto serio y claro requiere instrumentos que faciliten la comprensión de la información recaudada. Cada proyecto de investigación requerirá distintos tipos de instrumentos según su naturaleza.

9.1. Confiabilidad

Según Hernández Sampieri (2014): “La confiabilidad de un instrumento de medición se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales”. (pág 200)

Lo anterior afirma que la confiabilidad de un instrumento de medición o recolección de datos debe obtener resultados consistentes a lo largo del tiempo en diferentes aplicaciones a un mismo objeto.

Los instrumentos por utilizar permitirán medir la confiabilidad, debido a que se aplicarán a personas encargadas de las diferentes etapas que ha atravesado el proyecto de construcción de la Ruta Uno. Se aplicarán cuestionarios a diferentes personas de cada área encargada del proyecto, con la finalidad de comprobar su confiabilidad en las respuestas obtenidas.

9.2. Validez

Hernández Sampieri (2014), afirma que: “La validez en términos generales, se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir”. (pág. 200) En otras palabras, si se está seguro de que se está midiendo la variable que se quiere medir, tiene validez.

Parte de la validez de los cuestionarios, se dará con el aporte de un periodista que revisará las preguntas que se realizarán a la población seleccionada. Esto, con la intención de validar el fondo y la forma de las preguntas. Además, las guías de observación se elaborarán con la asesoría de un especialista en financiamiento de obra pública.

10. Definición de categorías de análisis

Se conforma una estructura de trabajo con base en los objetivos específicos planteados. Se elaborarán categorías y subcategorías para definir la instrumentalización y operacionalización por utilizar.

10.1. Instrumentalización

Por el tipo de proyecto la muestra con base en la población será la misma cantidad de personas, esto debido a que es una población limitada, donde se le aplicarán los instrumentos de recopilación de datos a un grupo pequeño de personas, que serán los encargados durante estos últimos años del manejo del Fideicomiso para la carretera de la Ruta Uno. La instrumentalización se determinará acorde con las fuentes primarias de información planteadas.

10.2. Operacionalización

La información recopilada por medio de los instrumentos de investigación será la que se utilizará para definir criterios técnicos e hipótesis que serán utilizados para desarrollar las síntesis más valiosas del proyecto.

Tabla 5. Definición de variables

Objetivo Específico	Categoría de Análisis	Subcategoría de Análisis	Instrumentalización	Operacionalización
Analizar los antecedentes del Fideicomiso, para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.	Antecedentes	Concesión Fideicomiso	Noticias Comunicados Oficiales de Presidencia Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”. Contrato Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón.	Recabar información de noticias sobre los antecedentes de los últimos años. Análisis de los comunicados de presidencia con relación al Fideicomiso. Análisis de aspectos importantes sobre la normativa que rige el fideicomiso. Conocer los objetivos del contrato para el fideicomiso.
Describir las características y riesgos de las fuentes de financiamiento el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.	Riesgos	Riesgo Financiero Riesgo Político	Contrato Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón Cuestionarios Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”.	Análisis de los aspectos financieros del contrato. Aplicar cuestionario para su posterior análisis. Conocer normativa establecida para la ejecución del contrato en materia financiera y sus condiciones.
Revisar la estructura financiera del Fideicomiso, para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020.	Estructura Financiera	Plazos Tasas de interés Penalizaciones Tipo de cambio	Contrato Fideicomiso Corredor Vial San José-San Ramón y Adenda N°1. Cuestionarios Página https://rutauno.cr/ (Ruta Uno). Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”.	Se analizará la estructura financiera del contrato. Análisis de las respuestas obtenidas en los cuestionarios. Recopilación de datos publicados en la página oficial del fideicomiso. Conocer detalles sobre el manejo de la estructura financiera del fideicomiso, según su normativa.

Fuente: Elaboración propia. Julio 2020.

Capítulo 4

Análisis de datos

1. Análisis de datos

En el presente capítulo se expondrán los datos recopilados durante toda la investigación. Se expondrá el análisis de estos por orden de objetivo, con la finalidad de cumplir la operacionalización de las variables según se planteó en el capítulo anterior.

El análisis consistirá en la presentación de toda la información recopilada en las diferentes fuentes consultadas, al igual que la aplicación de los cuestionarios como instrumento de investigación. El desarrollo del presente capítulo será el siguiente:

Objetivo específico N°1

Se planteó como primer objetivo analizar los antecedentes del fideicomiso, para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020. Se consultaron las siguientes fuentes de información:

- Fuentes:
 - Noticias de periódicos digitales
 - Comunicados de Presidencia de la República de Costa Rica
 - Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”
 - Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

Objetivo específico N°2

El segundo objetivo busca describir las características y riesgos de las fuentes de financiamiento el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020. Se revisaron las siguientes fuentes de información:

- Fuentes:
 - Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón
 - Cuestionario aplicado a la Unidad Ejecutora del corredor vial San José- San Ramón (UESR)
 - Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”

Objetivo específico N°3

Por último, se pretende revisar la estructura financiera del Fideicomiso, para el proyecto de la carretera San José-San Ramón, en el segundo cuatrimestre de 2020. Las fuentes consultadas fueron las siguientes:

- Fuentes:
 - Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón
 - Adenda N° Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón
 - Cuestionario aplicado a la Unidad Administradora del Proyecto (UAP)
 - Página: <https://rutauno.cr/> (Ruta Uno).
 - Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”

2. Información sobre los antecedentes del Proyecto Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales

Se presenta toda la información recopilada y utilizada en relación con actividades realizadas que preceden al actual fideicomiso. Se plantea con la intención de definir el trasfondo y crear una visión completa de lo que hoy es el fideicomiso y lo que en algún momento fue una concesión.

2.1. Noticias

Se presenta información recopilada de medios de comunicación nacionales certificados con referencia a temas relacionados con las actividades que anteceden al contrato de fideicomiso.

2.1.1. Artículo: Bernardo Soto: La Gloria se perdió en el camino. Irene Viscaíno. 26 de febrero de 2017. La Nación

- Cita 1:

“Comenzó a gestarse en los 60, durante la presidencia de Francisco Orlich (1962-1966) ante la necesidad de sustituir el estrecho camino donde los camiones y buses se codeaban, sobre todo en las curvas.

La obra, sin los puentes, fue adjudicada a la empresa Rawson de Costa Rica, el contrato fue por ₡34.4 millones”. (parr.4-5)

Si se actualizara el valor de los ¢34.4 millones del costo de la obra en 1964 con una tasa básica promedio de los últimos 11 años del 6.56%, únicamente considerando el valor del dinero en el tiempo, sin considerar la variación del tipo de cambio, ya que en 1964 el tipo de cambio era de ¢8.5 por dólar sería un valor de ¢313.119.661.437,29 el costo de la obra hoy en día. (Ver Anexo N° 6)

- Cita 2:

“La ejecución se inició en febrero de 1968, ya con José Joaquín Trejos (1966-1970) a la cabeza del gobierno”. (parr.6)

- Cita 3:

“La inauguración de El Coco-San Ramón, ya con el nombre de Bernardo Soto, ocurrió el 8 de diciembre de 1972, como lo recuerda con toda precisión el entonces ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Silva Vargas”. (parr.11)

- Cita 4:

“La gloria de la carretera, sin embargo, no la acompañó para siempre. Pasaron veinte años, donde la mayor novedad fue el aumento constante de tráfico”. (parr.18)

- Cita 5:

“La vía que une el ahora aeropuerto Juan Santamaría con San Ramón volvió a acaparar titulares a mediados de los 90, cuando el Estado intentó sacar la primera concesión de obra pública para hacerle las mejoras necesarias, pues su vida útil se había cumplido desde el 92. De nuevo, la ruta El Coco- San Ramón sería pionera, esta vez con la concesión.

Durante la administración de José Figueres Olsen (1994-1998) salió la licitación 01-95 otorgada el 18 de junio de 1996 al consorcio mexicano Trimesan.

Aquel primer contrato fue anulado por la Contraloría General de la República el 9 de julio de 1997, al considerar que la empresa “no brindó información esencial”. Por casualidades de la vida, Rodolfo Silva estaba de nuevo en la silla de jerarca del MOPT y recuerda ese capítulo con un enorme sinsabor, pues a la fecha aún rebata argumentos del ente contralor.

Cuatro meses más tarde, la concesión pasó a manos de otra firma mexicana, Mariscal Hermanos (Marhnos), como lo informó el diario el 25 de noviembre de 1997. Dos años después el plan obtuvo el refrendo de la Contraloría General de la República, por lo que todo parecía despejado.

“Esta aprobación obliga a Marhnos a iniciar las obras en 30 días. A partir de ese momento tendrá 365 días naturales para concluir las. Dichas obras, con un costo aproximado de \$24 millones (unos ₡6.792 millones) consisten en la construcción de una nueva superficie de losa de concreto a lo largo de los 41.36 kilómetros de vía, su mantenimiento, así como una serie de obras complementarias”, publicó La Nación el 2 de junio de 1999.

Estas fechas quedaron en el olvido pues la obra nunca comenzó y, más bien, la empresa se quedó sin financiamiento”. (parr.22-26)

- Cita 6:

“Diecisiete años después, la carretera ha sido sometida a arreglos, pero nunca la intervención esperada, con la diferencia de que su suerte o más bien, su desgracia, quedó unida a la autopista General Cañas.

La concesión realizada en el 2004 a la española Autopistas del Valle para ampliar y mejorar todo un tramo, ya no de 42 km, sino de 70 km, tampoco prosperó. Lo mismo ocurrió con el contrato cedido a la brasileña OAS, la cual, más bien, salió del país con una indemnización de \$35 millones.

El MOPT ahora le pone fe a una obra que se finalice con el primer fideicomiso carretero. Otra vez, El Coco-San Ramón sería pionero, sin embargo, ya no hay gloria”. (parr.28-30)

2.1.2. Artículo: Gobierno pagó \$28.5 millones a brasileña OAS por fallida concesión de vía a San Ramón. Luis Miguel Herrera C., Manuel Herrera. 13 de marzo de 2014. La Nación

- Cita 1:

“El Gobierno canceló a la empresa brasileña OAS los \$28.5 millones que les restaba para finiquitar el fallido contrato de concesión de la ruta San José- San Ramón”. (parr.1)

- Cita 2:

“Según ese acuerdo, Costa Rica debía pagar \$35 millones para finiquitar el contrato de concesión de la ruta. En diciembre del año pasado se giró un primer pago por \$6.5 millones”. (parr.5)

Al actualizar el valor de los \$35 millones del costo de la indemnización a OAS en el año 2014, con una tasa libor promedio de los últimos 11 años del 0.59%, únicamente considerando el valor del dinero en el tiempo, sería un valor de \$36 260 875,93. (Ver Anexo N° 6)

- Cita 3:

“Sobre la cancelación, Paul Brenes, representante de Foro de Occidente (grupo que se opuso a la concesión con OAS) dijo que causa cierto alivio haberle puesto fin al contrato, aunque no está de acuerdo con el pago.

“Ayuda en algo (finiquitar el contrato). No creo que fuera necesario cancelar ese dinero porque la carretera es un bien del Estado, pero no deja de ser un alivio que se haya resuelto eso”, manifestó Brenes.

Brenes señaló que ahora esperan tener acceso a los planos y estudios que realizó OAS para poner en ejecución el nuevo proyecto.

En principio el anuncio sobre la propuesta para ampliar la carretera lo harían este sábado; empero, manifestó que aún restan conocer dos informes, por lo que se conocería hasta mediados de la otra semana”. (parr.8-11)

2.1.3. Artículo: Fallida concesión con OAS para carretera a San Ramón; otro de los casos desestimados que revisará la Fiscalía. Fernando Muñoz. 21 de octubre de 2017. Monumental

- Cita 1:

“La fiscal general de la República, Emilia Navas, advirtió recientemente que revisará una serie de casos de interés nacional que han dejado dudas en la opinión pública.

Uno de esos casos es el de la fallida concesión con la empresa brasileña OAS, para la construcción de la carretera entre San José y San Ramón, de la cual se derivó la apertura de una causa penal en el 2013, por los supuestos delitos de enriquecimiento ilícito y peculado”. (parr.1-2)

- Cita 2:

“La supuesta corrupción en torno al desarrollo de la obra no fue el único aspecto criticado por la opinión pública, sino también el costo de la obra, que ascendía los \$520 millones. Además, el peaje (ida y vuelta) se acercaba a los ¢4 mil.

Esta circunstancia generó las protestas ciudadanas, dirigidas por el Foro de Occidente. Su entonces dirigente, Paul Brenes, celebró que la Fiscalía haya decidido analizar nuevamente el caso.

La denuncia por presunta corrupción involucró a más de diez personas, entre ellas a la expresidenta de la República, Laura Chinchilla, y el exministro de Transportes, Pedro Castro.

El malestar de la ciudadanía derivó en que el Estado decidiera romper el contrato con la empresa OAS, la cual reclamó una indemnización de \$35 millones”. (parr.5-8)

2.1.4 Artículo: Quitar concesión a OAS para vía a San Ramón fue un error. Esteban Arrieta. 11 de octubre de 2016. La República

- Cita 1:

“Tres años después el proyecto de unos 70 kilómetros aún espera el aval de la Contraloría para un fideicomiso con el Banco de Costa Rica (BCR) y no está claro cuándo comenzaría su construcción, mientras que el Gobierno reconoce que no dejará operativa la nueva vía al terminar su gestión en 2018”. (parr.2)

- Cita 2:

“Después de mes y medio de protestas en abril de 2013, el gobierno de Laura Chinchilla tomó la decisión de romper el contrato con la empresa brasileña, debido a que diputados de oposición, incluidos los del Partido Acción Ciudadana (PAC) y dirigentes del Foro de Occidente, cuestionaron el cobro de los peajes por unos ¢4 mil por ida y vuelta”. (parr.6)

- Cita 3:

“El proyecto se arrastra desde 2004 por problemas de expropiaciones y financiamiento que aún no se resuelven, por lo que no hay fecha estimada de inicio”. (parr.13)

2.1.5. Artículo: OAS creó contratos ficticios en Costa Rica para ganar dinero y pagar sobornos. Pablo Rojas. 28 de febrero de 2019. CR Hoy

- Cita 1:

“Un exalto ejecutivo y exabogado de la empresa constructora brasileña OAS aseguró que la compañía creó contratos fraudulentos en Costa Rica- además de otros 6 países- para conseguir recursos que posteriormente fueron usados en el pago de sobornos.

La declaración la hizo Alexandre Portela Barbosa, quien fungió como gerente del área de contabilidad clandestina de la compañía.

El exejecutivo es testigo delator para la fiscalía de Brasil en una investigación por los millonarios sobornos presuntamente pagados por la compañía constructora a cambio de conseguir contratos para el desarrollo de obras en múltiples países de América Latina.

Lo revelado por Portela Barbosa fue publicado este jueves de manera exclusiva por el medio brasileño O’ Globo. (parr.1-4)

- Cita 2:

“La contabilidad clandestina- amparada en los contratos ficticios- generaba dinero para sobornar a los políticos a cambio de las concesiones de gigantescas obras”. (parr.7)

- Cita 3: (Caso en Costa Rica)

“En 2013 la Fiscalía de Probidad, Transparencia y Anticorrupción (FAPTA) de Costa Rica abrió una investigación relacionada con la concesión de la carretera San José-San Ramón.

La misma fue otorgada a la empresa brasileña OAS, cuestionada por el caso Odebrecht, por el que se sigue una investigación por corrupción realizada desde Estados Unidos y Brasil.

Una serie de denuncias indicaron que había incongruencias en los montos asignados para el proyecto, que había favorecido a una empresa, así como tráfico de influencias. También se denunciaron ilegalidades a la hora de otorgar la concesión”. (parr.13-15)

- Cita 4:

“El caso se remonta a 2004, cuando se suscribió el contrato de concesión de obra pública del corredor San José-San Ramón con la empresa Autopistas del Valle.

La compañía nunca comenzó los trabajos, más bien se suspendió el inicio de estos en varias ocasiones, hasta que en el 2006 se hizo en forma definitiva.

Fue en 2012, cuando Autopistas del Valle indicó que no podría hacer las obras y solicitó la autorización para ceder la concesión a la empresa brasileña OAS.

Ante Múltiples obstáculos políticos y señalamientos sociales, en abril de 2013 Costa Rica canceló el contrato con OAS y debió cancelar \$35 millones para poner punto fin a la ese ligamen”. (parr.18-21)

2.1.6. Artículo: ¿Estará lista la nueva carretera a San Ramón en 2029? Tal vez, con suerte. Esteban Arrieta. 16 de Julio de 2019. La República

- Cita 1:

“La burocracia es el principal enemigo del Gobierno a la hora de ampliar la carretera, por lo que los expertos ven difícil el avance acelerado del plan.

Seis años después de haber eliminado la concesión que firmó la expresidenta Laura Chinchilla con la empresa OAS, no se han licitado los estudios de factibilidad que garanticen la construcción de la obra por parte del Banco de Costa Rica, ente que administra el proyecto por medio de un fideicomiso.

Al no tener un estimado económico, tampoco existe un plan financiero para ampliar la carretera a varios carriles, ni mucho menos se tiene certeza de cuántos y cuáles terrenos deben expropiarse”. (parr.2-4)

- Cita 2:

“Para ir avanzando mientras se realizan todos los estudios y se licita la obra, el Gobierno definió 17 obras impostergables que se financiarán con dinero estatal por un valor de \$65 millones.

Se espera iniciar la contratación del diseño y construcción de las primeras obras en el tercer trimestre de este año”. (parr.6-7)

Al actualizar el valor de los \$65 millones del costo de las OBIS en el año 2019, con una tasa libor promedio de los últimos 11 años del 0.59%, únicamente considerando el valor del dinero en el tiempo, sería un valor de \$65.384.538,75. (Ver Anexo N° 6)

- Cita 3: (Declaraciones)

- **FRANCISCO GAMBOA**

Director ejecutivo

Cámara de Industrias

“Ciertamente, fue un error el haber eliminado la concesión de la ruta a San Ramón. Nos encontramos seis años después sin carretera, y esos son lujos que el país no puede darse.

Al complementarse con la Ruta 27, la carretera a San Ramón es vital para el tránsito de mercancías tanto para el abastecimiento del mercado nacional, como para la exportación que se realiza hacia el mercado centroamericano”. (parr.10)

- **HADDA MUÑOZ**

Ingeniera encargada proyecto

Banco de Costa Rica

“El proyecto se encuentra en la etapa de preinversión, en la cual se formulan criterios para la contratación de los estudios de factibilidad técnica, económica, ambiental, social y financiera, mismos que permitirán definir el diseño y construcción del proyecto.

Conforme con los resultados, el fideicomiso procederá a realizar, también en esta etapa, los procesos necesarios para la adquisición de los predios necesarios para la ampliación del proyecto (expropiaciones), y se iniciará con la relocalización de los servicios afectados.

Con base en los resultados económicos y financieros, se establecerá el diseño y estructuración financiera de la obra, para determinar las posibles fuentes de financiamiento”. (parr.11)

- **RANDALL QUIRÓS**

Exministro Obras Públicas y Transportes

Costa Rica

“El error garrafal que ha tenido Costa Rica en este tema, es que no se ha sentido a hacer los estudios que se requieren para garantizar que la inversión esté bien enfocada, y eso es lo que ha pasado con la carretera a San Ramón.

Esperaría que el proyecto no se atrase más de la cuenta; sin embargo, es poco probable que no se termine antes de finalizar dos administraciones y media.

La burocracia estatal afecta considerablemente cualquier plan.

En el momento en que las obras queden adjudicadas en firme, se construirá en unos tres años, pero primero tenemos que llegar ahí, superando toda la maraña institucional”. (parr.13)

- **ESTEBAN ACÓN**

Presidente

Cámara Costarricense de la Construcción

“Fue un error no haber hecho la concesión de manera correcta, de forma que el proyecto ya estuviera construido. Hubo muchas circunstancias que en su momento incidieron para que se eliminara el proyecto, pero la figura de concesión es la correcta y se debe impulsar su utilización para este tipo de obras.

Los pobladores de San Ramón y todos los lugares vecinos están esperando esta carretera desde hace más de 20 años, y no ha ocurrido. Es de suma importancia para efectos de transporte de personas y también de comercio”. (parr.14)

- Cita 4: (Línea del tiempo)

“Abril 2013

Después de varias semanas de protestas, la presidenta Laura Chinchilla decide frenar el proyecto de concesión por \$524 millones; los manifestantes protestaron por el alto costo de los peajes.

Marzo 2014

\$35 millones son pagados a OAS por finiquitar contrato de concesión

Febrero 2016

Fideicomiso con el BCR para construir la carretera a San Ramón es firmado por el Gobierno.

Octubre 2016

Fue un error eliminar la concesión, reconoció Giselle Alfaro, viceministra de Infraestructura

Abril 2017

Lento avance del proyecto preocupa a Lanamme UCR.

Enero 2018

El fideicomiso con el BCR anuncia que no tiene los \$35 millones para realizar los estudios de factibilidad.

Junio 2018

Inversión de \$65 millones en la ruta a San Ramón a partir de 2019, es anunciada por el Gobierno

Agosto 2018

Frenar la concesión a San Ramón fue lo mejor, según Rodolfo Méndez, ministro de Obras Públicas y Transportes, a pesar de que el proyecto estaría hasta 2023.

Junio 2019

Unos €3,6 mil millones del presupuesto del Conavi se trasladarán al fideicomiso de la ruta San José – San Ramón, para impulsar obras impostergables del proyecto”. (parr17-25)

Al actualizar el valor de los \$524 millones del costo de la carretera dado por OAS en la concesión del 2013, con una tasa libor promedio de los últimos 11 años del 0.59%, únicamente considerando el valor del dinero en el tiempo, sería un valor de \$546.088.764,42. (Ver Anexo N° 6)

2.1.7. Artículo: Vecinos presentan al Gobierno plan para vía San José- San Ramón. Luis Miguel Herrera. 4 de junio de 2014. La Nación

- Cita 1:

“Líderes vecinales entregaron ayer al mandatario Luis Gmo. Solís un plan para ampliar la carretera San José-San Ramón (Alajuela), financiada con un fideicomiso a cargo de bancos estatales”. (parr.1)

- Cita 2:

“El proyecto de los vecinos comenzó a elaborarse a finales del año pasado luego que la administración de Laura Chinchilla decidió poner fin al contrato con la empresa brasileña OAS.

La concesión no prosperó por la oposición de este mismo grupo a pagar peajes. El Estado costarricense debió pagar \$35 millones, en marzo pasado, para finiquitar el contrato.

El proyecto. Los vecinos ramonenses plantearon ayer mantener los actuales peajes (Alajuela y Naranjo), pero aumentando su precio a un total de ₡500 ida y vuelta, durante los cuatro años de construcción”. (parr.6-8)

- Cita 3:

“En la actualidad, cada auto liviano paga en peajes ₡225 (₡75 en Alajuela y ₡150 en Naranjo)”.

En su momento la empresa OAS ofreció que durante la etapa constructiva no se cobrarían peajes.

Según los vecinos, una vez terminada la carretera entrarían en vigencia el cobro de peajes por ₡3.500 ida y vuelta.

Luis Guillermo Loría, coordinador del Programa de Infraestructura de Transporte del Lanamme y quien también estuvo en la reunión, aseguró que la nueva carretera tendría más obras que la que haría la compañía brasileña”. (parr.10-13)

- Cita 4:

“Si el poder Ejecutivo acoge el proyecto vecinal, su contenido debe presentarse a la Asamblea Legislativa, con el fin de que se apruebe un texto sustitutivo al proyecto original que permita la figura del fideicomiso para financiar la obra”. (parr.16)

2.1.8. Artículo: ¿Cómo financiar la carretera San José- San Ramón? Federico Villalobos.2 de junio de 2017. La Nación

Cita 1:

“Costa Rica tomó la decisión de dejar de lado el proyecto de modernización de la carretera San José- San Ramón en el 2013, con una inversión inicial de unos \$524 millones y un contrato de 30 años plazo (incluidos dos años y medio de construcción)” (parr.1)

- Cita 2:

“El principal argumento para descartar el esquema de concesión fue la promesa de un fideicomiso gestionado por la banca pública, el cual ejecutaría un proyecto de mayor alcance, con una menor tarifa para los usuarios, sin la necesidad de participación de una empresa concesionaria y sin que el Estado aportara recursos o garantías adicionales más allá del derecho a recaudar el peaje. Sin embargo, han pasado más de cuatro años y seguimos sin ver la luz. En este sentido, vale preguntarse si es financieramente viable este esquema de fideicomiso y qué condiciones se requerirían para lograr financiar la obra.

¿Quién sustituye al concesionario? En proyectos de concesión de obra pública, el concesionario es la empresa a cuyo cargo queda financiar, diseñar, construir, operar y mantener el plan, mientras el Estado permanece como propietario de la carretera.

La empresa concesionaria, en su papel de accionista, aporta el capital de riesgo (equity), el cual típicamente corresponde a un 20% o un 40% de la inversión inicial, y asume a su vez los principales riesgos (atrasos, sobrecostos, etc.) que puedan materializarse durante toda la vida del contrato (30 años en el caso de San José- San Ramón). Asimismo, el concesionario es el encargado de conducir la gestión del proyecto y de enfrentar las obligaciones que exigen los bancos o inversionistas financiadores del restante 60% u 80% de la inversión inicial.

Ahora bien, al dejarse de lado el modelo de concesión, ¿quién asume ese rol? Sin duda alguna deberá ser el Estado como fideicomitente, pues es peligroso pensar que el Banco de Costa Rica en su calidad de fiduciario invertirá recursos de sus ahorrantes en capital de riesgo”. (parr.3-6)

- Cita 3:

“¿Quién pone el dinero? En un esquema del fideicomiso como el de la carretera San José- San Ramón, el Estado debería asumir el rol de equity. Esto implicaría que, además de ser responsable por los riesgos, deberá aportar inicialmente entre \$100 millones y \$200 millones (20% o 40% suponiendo \$500 millones de inversión inicial), acción que sin duda implica un elevado

costo de oportunidad. Sin embargo, algunos insisten en la posibilidad de hacer “chocolate sin cacao” y desarrollar un proyecto donde nadie debe aportar el capital de riesgo.

Por su parte si el Estado brindara una garantía a la totalidad del proyecto, estaríamos en un escenario similar a una emisión de deuda pública”. (parr.9-10)

- Cita 4:

“¿Qué hacemos con San José-San Ramón? Tenemos tres caminos posibles: 1) mantener el modelo financiero de fideicomiso actual realizando el Estado los aportes necesarios y asumiendo los riesgos respectivos(¿cuál es el impacto sobre las finanzas públicas?), 2) emitir deuda pública para financiar el proyecto completo y dejar al fiduciario como administrador de los recursos y recaudador del peaje, o, 3) licitar una nueva concesión sabiendo que para atraer oferentes a un proyecto tan politizado será necesario reposicionarnos internacionalmente y brindar algunas garantías que den confianza.

Estos escenarios no son los óptimos en condiciones normales, pero es lo único viable dadas las señales negativas que hemos estado enviando a la industria local e internacional en torno a figuras de inversión privada en obra pública”. (parr13-14)

2.1.9. Artículo: Presidente firma ley para ampliar carretera entre San José y San Ramón mediante fideicomiso. 23 de febrero de 2015. AmeliaRueda.com

- Cita 1:

“El presidente Luis Guillermo Solís, firmó la mañana de este lunes la ley que permitirá ampliar la carretera entre San José y San Ramón mediante un fideicomiso, conformado con dinero de instituciones y bancos públicos”. (parr.1)

- Cita 2:

“La Ley 9292 pretende crear un fideicomiso de \$473 millones para financiar la ampliación de los 57 kilómetros de la carretera a San Ramón”. (parr.3)

- Cita 3:

La Ley garantiza que se reúnan recursos de bancos públicos y utilidades de instituciones del gobierno para nutrir el fideicomiso.

La iniciativa establece que los peajes entre la capital y Occidente serán menores a los ¢3 mil que propuso cobrar la exconcesionaria del proyecto OAS. (parr.10-11)

2.1.10. Artículo: Firmado primer contrato de cinco obras de la ruta San José – San Ramón. Rutauno.cr (Noticias). 11 de febrero de 2020

- Cita 1:

“El Fideicomiso Ruta Uno firmó la mañana de este martes en Casa Presidencial el contrato que le permitirá al consorcio OBIS Ruta 1 CPC iniciar con el diseño, construcción y terminación de la ampliación de los puentes sobre el Río Alajuela, Río Ciruelas y Río Segundo, el paso a desnivel en Firestone y la construcción del conector Barreal-Castella”. (parr.2)

- Cita 2:

“Según lo programado, la construcción de las cinco obras deberá estar lista en 12 meses. En ellas se invertirán aproximadamente ¢14 mil millones, con recursos provenientes del MOPT-Conavi por lo que dichas inversiones no se cargarán a las tarifas de peaje del proyecto definitivo”. (parr.6)

2.2. Comunicados de Presidencia de la República de Costa Rica

A continuación, se presentarán algunos comunicados emitidos por la presidencia del gobierno nacional referentes al fideicomiso para la remodelación y ampliación de la Ruta Uno.

2.2.1. Comunicado: MOPT avanza en constituir fideicomiso San José- San Ramón. 3 de febrero 2016. Presidencia de la República de Costa Rica

- Cita 1:

“Autoridades del Consejo Nacional de Vialidad y del del Banco de Costa Rica (BCR) se reunieron hoy en horas de la mañana en las instalaciones del Banco Central de Costa Rica (BCCR), con el fin de realizar la apertura del sobre económico presentado por esta institución como parte de la oferta para contratar al fiduciario del proyecto San José-San San Ramón”. (parr.1)

- Cita 2:

“Según la valoración realizada de las ofertas técnicas, de las dos entidades bancarias participantes, únicamente el BCR alcanzó la puntuación necesaria para continuar en el proceso, por lo que sólo el sobre de esta entidad se abrió. La oferta económica de Bancrédito se devolverá a la institución bancaria cerrada, tal como se recibió”. (parr.4)

- Cita 3:

“Ahora corresponde que la Comisión de Evaluación de Ofertas valore el sobre económico del BCR según las condiciones cartelarias (para esto cuenta con tres días hábiles) y obtenga el puntaje final correspondiente, que indicará si esta entidad bancaria califica finalmente para ser el

fiduciario del fideicomiso encargado de planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento a esta obra de gran interés público”. (parr.6)

2.2.2. Comunicado: Carretera San José- San Ramón iniciaría construcción de obras en el 2017. 12 de febrero de 2016. Presidencia de la República de Costa Rica

- Cita 1:

“Ayer el Consejo Directivo del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) adjudicó al Banco de Costa Rica (BCR) como fiduciario del fideicomiso del proyecto San José- San Ramón según la contratación directa 2015 CD-000124-00DDIE, denominada “Contratación de un Fiduciario que constituya y administre el fideicomiso del proyecto Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales, conforme a la Ley N° 9292 publicada en La Gaceta N° 71 del 14 de abril de 2015”. (parr.1)

- Cita 2:

“Luego de lo anterior, el BCR pasará a la Fase preoperativa/pre-constructiva, donde conformará el modelo del proyecto que incluye el diseño, viabilidad legal y operativa, así como, la estructuración financiera; además, esta fase incluye la realización de las contrataciones tendientes a la planificación, anteproyecto final, diseño, elaboración de planos constructivos de la vía y la gestión de las eventuales expropiaciones, así como la contratación de la Unidad Administradora de proyectos (UAP).

De concretarse estos procesos con normalidad la conformación del fideicomiso se tendría para el primer semestre de este año, la estructuración del modelo de negocio y la contratación de los diseños y planos definitivos para finales de año y la construcción de obra iniciaría en el 2017”. (parr.6-7)

2.2.3. Comunicado: Fideicomiso Ruta Uno contratará primeras obras de la carretera San José- San Ramón. 19 de setiembre de 2019. Presidencia de la República de Costa Rica

- Cita 1:

“El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Banco de Costa Rica (BCR), responsable de la gestión y administración del Fideicomiso Ruta Uno, informaron este jueves sobre la apertura de la licitación para la contratación de las primeras cinco obras del proyecto de ampliación del corredor vial San José – San Ramón”. (parr.1)

- Cita 2:

“Las primeras 5 intervenciones forman parte del programa de Obras Impostergables (OBIS) que anunció el gobierno en junio de 2018. Se trata de proyectos de alto impacto en 17 puntos que conforman puentes, intersecciones e intercambios a lo largo de toda la carretera, que contribuirán a una mejora funcional significativa en los sectores a intervenir”. (parr.3)

- Cita 3:

“El monto total aproximado de este primer grupo de obras es de US\$23.000.000.

Esta contratación se une al proceso de licitación que ya inició para elegir a la empresa que realizará la supervisión del diseño y construcción de las OBIS, valorada en US\$6.000.000”. (parr.7-8)

- Cita 4:

“Las siguientes OBIS que serán contratadas corresponden al diseño y construcción de la ampliación del puente sobre el Río Torres y del intercambio en Circunvalación a la altura del Monumento del Agua (por un monto total estimado de \$17.5 millones); la mejora de los peajes en Río Segundo y Naranjo (estimado en \$3.5 millones). Se espera que esa segunda licitación se publique en el último trimestre de este año”. (parr.16)

- Cita 5:

“Con estas 17 obras el Fideicomiso Ruta Uno pretende brindar un mejor servicio a los usuarios de esta importante ruta nacional, por la que, en promedio, circula diariamente un volumen de 115.000 vehículos (sector de la Autopista General Cañas)”. (parr.18)

2.2.4. Comunicado: Consorcio de capital costarricense estará a cargo de primeras obras en San José- San Ramón. 18 de diciembre de 2019. Presidencia de la República de Costa Rica

- Cita 1:

“El Fideicomiso Ruta Uno anuncia que el Consorcio CPC Ruta 1, integrado por las empresas costarricenses Codocsa, Pedregal y Cacisa, será el encargado de dar inicio con las obras de ampliación del corredor vial San José – San Ramón correspondientes al Programa de Obras Impostergables (OBIS).” (parr.1)

- Cita 2:

“De acuerdo con la programación, una vez que se dé orden de inicio por parte del Fideicomiso Ruta Uno, el contratista tendrá 12 meses para finalizar las labores de diseño y construcción de esas

OBIS. Oportunamente se darán a conocer los planes de manejo de tránsito que debe implementar el contratista para reducir, lo más posible, la afectación a las personas usuarias de la carretera.

El costo total de estas obras, que es de casi ¢14.000 millones, será financiado por MOPT-CONAVI, por lo que no se cargarán a la tarifa de peaje que se les cobrará a los usuarios del corredor vial. El expediente con los criterios técnicos y legales del proceso de contratación y adjudicación, está disponible en el Sistema Integrado de Compras Públicas (SICOP).” (parr.4-5)

- Cita 3:

“En el primer trimestre de 2020 se espera tramitar la contratación de una nueva obra para mejorar la infraestructura de las estaciones de peaje existentes en Río Segundo y Naranjo de Alajuela, de forma que se pueda mejorar el nivel de servicio a los usuarios en el cobro de las tasas de peaje”. (parr.7)

2.2.5. Comunicado: Firmado primer contrato de cinco obras de la ruta San José- San Ramón. 11 de febrero de 2020. Presidencia de la República de Costa Rica

- Cita 1:

“El Fideicomiso Ruta Uno firmó la mañana de este martes en Casa Presidencial el contrato que le permitirá al consorcio OBIS Ruta 1 CPC iniciar con el diseño, construcción y terminación de la ampliación de los puentes sobre el Río Alajuela, Río Ciruelas y Río Segundo, el paso a desnivel en Firestone y la construcción del conector Barreal-Castella.

La firma estuvo a cargo de Álvaro Camacho de la O, subgerente general del Banco de Costa Rica, y Roberto Fiatt Seravalli, representante del Consorcio OBIS Ruta 1 CPC. Participaron como testigos el presidente de la República, Carlos Alvarado Quesada, el ministro de Obras Públicas y Transportes, Rodolfo Méndez Mata y la directora del Proyecto, Hadda Muñoz Sibaja”. (parr.2-3)

- Cita 2:

“Según lo programado, la construcción de las cinco obras deberá estar lista en 12 meses. En ellas se invertirán aproximadamente ¢14 mil millones, con recursos provenientes del MOPT-Conavi por lo que dichas inversiones no se cargarán a las tarifas de peaje del proyecto definitivo”. (parr.6)

2.3. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”

- Cita 1:

“Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), para que constituya un fideicomiso de interés público con alguno de los bancos del Sistema Bancario Nacional, a efectos de planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento a la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, la cual comprende el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón Central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela”. (Capítulo 1, Artículo 1, parr.1)

- Cita 2:

“El fin del fideicomiso será la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, la cual incluye la autopista General Cañas y la autopista Bernardo Soto, deberá construirse cumpliendo los parámetros y estándares de calidad, ambientales, ingenieriles, de seguridad y paisajismo que para estos efectos rijan en el país y en atención a las mejores prácticas internacionales en la materia, considerando cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación “C”, según el estándar técnico vigente para el diseño inicial”. (Capítulo 1, Artículo 2, parr.1)

- Cita 3:

“El diseño de la obra comprenderá las obras complementarias y de servicio que sean necesarias, incluyendo las vías radiales requeridas para garantizar la calidad del flujo vehicular de acuerdo con los estándares internacionales reconocidos en los convenios suscritos por el país en esta materia”. (Capítulo 1, Artículo 2, parr.3)

- Cita 4:

“Tanto los estudios técnicos y financieros, como los diseños, serán financiados con recursos propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), según corresponda. Los costos de construcción y mantenimiento de estas radiales corresponderán al fideicomiso creado mediante la presente ley. El fideicomiso podrá financiar dichas obras con un peaje específico ubicado en cada radial”. (Capítulo 1, Artículo 2, parr.6)

- Cita 5:

“Se autoriza a las instituciones de la Administración Central, constituida por el Poder Ejecutivo y sus dependencias, de la Administración Pública descentralizada y las empresas

públicas del Estado, así como a las empresas públicas no estatales, a las municipalidades, a los bancos del Sistema Bancario Nacional y a las operadoras de pensiones de capital público respecto a los fondos que administran, para que inviertan recursos en este fideicomiso de obra pública con servicio público, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa aplicable”. (Capítulo 2, Artículo 3, parr.1)

- Cita 6:

“El patrimonio del fideicomiso podrá constituirse con los siguientes aportes:

a) Derechos de uso de la vía, estudios técnicos, diseños, planos constructivos y cualquier otro tipo de elemento técnico o de propiedad intelectual que pertenezcan al Estado, que ya existan o lleguen a existir con referencia a este corredor vial, a efectos de que sea empleado en la concretización de la obra.

b) Cualquier otro aporte realizado por el fideicomitente.” (Capítulo 2, Artículo 4, parr.1)

- Cita 7:

“La estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste deberán garantizar el criterio de servicio al costo, según lo que establezca la Aresep para tal efecto.

Durante el plazo de vigencia del contrato de fideicomiso las tasas de peaje serán fijadas por el fideicomitente a solicitud del fiduciario.

Los reajustes de las tarifas y sus metodologías de revisión se fijarán en el contrato de fideicomiso”. (Capítulo 3, Artículo 8, parr.2-4)

- Cita 8:

“El plazo del fideicomiso será hasta de treinta años, al término del cual traspasará al Estado su patrimonio y todos los bienes y derechos que se le hayan cedido.” (Capítulo 4, Artículo 9, parr.1)

- Cita 9:

“El fideicomiso deberá contar con una estructura organizativa, con recursos humanos y tecnológicos adecuados para gestionarlo, ejecutarlo y controlarlo eficientemente. Dicha estructura será definida en el contrato de fideicomiso por las partes involucradas.

El fideicomiso deberá contar además con una estructura de fiscalización, supervisión y vigilancia, integrada por profesionales con idoneidad técnica y de reconocida solvencia moral, designados por un período y mecanismo que se definirá en el contrato de fideicomiso”. (Capítulo 4, Artículo 11, parr.1-2)

- Cita 10:

“En todo lo relacionado con el objeto del presente fideicomiso, será responsabilidad de las instituciones prestatarias de servicios públicos competentes realizar la relocalización de los servicios públicos, conforme a sus competencias y zonas de acción”. (Capítulo 5, Artículo 13, parr.1)

- Cita 11:

“Todos los trámites administrativos necesarios para las expropiaciones correspondientes correrán por parte del fideicomiso”. (Capítulo 5, Artículo 14, parr.4)

- Cita 12:

“Las actividades, las obras o el proyecto como un todo que desarrolle el fideicomiso deberán cumplir la evaluación de impacto ambiental por medio de trámites expeditos, con el fin de satisfacer el fin público y cumplir los objetivos para los cuales se aprobó la presente ley”. (Capítulo 5, Artículo 15, parr.1)

- Cita 13:

“Se declaran de interés y utilidad públicos la presente ley, así como el fideicomiso establecido en el artículo 1”. (Capítulo 5, Artículo 16, parr.1)

2.4. Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

- Cita 1: (Objeto del fideicomiso)

“El objeto del presente FIDEICOMISO consiste en planificar, diseñar, financiar, construir, operar y dar mantenimiento del Corredor Vial San José- San Ramón y sus Radiales, lo cual incluirá todos los componentes y etapas necesarias para la ampliación, rehabilitación, operación y mantenimiento de dicha obra pública, que comprenderá el trayecto e infraestructura necesaria y complementaria que comunica a la ciudad de San José, en el cantón Central de San José, con la ciudad de San Ramón, en el cantón de San Ramón de la provincia de Alajuela.

El objeto del presente FIDEICOMISO comprenderá:

1. La rehabilitación y ampliación de la obra ya existente sobre la cual se asentará la nueva y principal obra.

2. La determinación de las condiciones más adecuadas para cada sección del corredor vial San José- San Ramón, partiendo de la condición actual de la carretera, y de las indicaciones del diseño final, para optimizar la inversión necesaria a fin de lograr los niveles de servicio requeridos.

3. La planificación, diseño, ejecución de la obra, operación y mantenimiento del servicio público con cumplimiento de los parámetros y estándares de calidad ambientales, ingenieriles, de seguridad vial y paisajismo vigentes en el país, y con las mejores prácticas internacionales.

4. El corredor vial deberá cumplir con un nivel de servicio no inferior a la clasificación “C”, según el estándar técnico nacional vigente para el momento de la realización del diseño inicial.

5. El diseño de la obra debe incluir las obras complementarias y de servicio que sean necesarias, incluyendo las vías radiales requeridas para garantizar la calidad del flujo vehicular de acuerdo con los estándares internacionales reconocidos en los convenios suscritos por el país en esta materia.

6. La operación posterior del servicio público sobre la obra, hasta que el FIDEICOMISO pague el pasivo contraído para su construcción y, en tanto eso se mantenga, deberá dar en forma continua y sostenida el mantenimiento a todas las obras, según lo establecido en el Manual “Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento del Corredor Vial San José- San Ramón y sus Radiales”.

7. Buscar y acceder las fuentes de recursos necesarios para el financiamiento de la obra, ya se trate de recursos financieros privados y/o públicos que puedan otorgar entidades nacionales e internacionales, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios”. (p.15)

3. Características y riesgos de las fuentes de financiamiento

3.1. Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

INCISO 3.1. OBLIGACIONES GENERALES DEL FIDUCIARIO

“a) Administrar el patrimonio del FIDEICOMISO

b) Elaborar los presupuestos anuales para la adecuada administración del patrimonio del FIDEICOMISO y remitirlos a la Contraloría General de la República de conformidad con el artículo 12 de la Ley N° 9292.

c) Elaborar anualmente, la programación financiera para un lapso de 12 meses, considerando los ingresos y egresos totales...

n) Rendir cuentas de su gestión a los FIDEICOMITENTES al menos una vez al año cuando estos últimos lo soliciten a través de la UESR...

q) Proponer y realizar modificaciones de mutuo acuerdo con los FIDEICOMITENTES, al contrato de FIDEICOMISO, en aras de asegurar el cumplimiento de los objetivos contractuales y velando por el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el FIDEICOMISO.” (p.19-21)

INCISO 3.2 OBLIGACIONES ESPECÍFICAS DEL FIDUCIARIO DERIVADAS DEL PROYECTO VIAL

“f) Velar por el pago del principal e intereses de los contratos de crédito y títulos valores que se suscriban o emitan respectivamente, de conformidad con la estructuración financiera del PROYECTO.

i) Recibir de los FIDEICOMITENTES en propiedad fiduciaria:

i. Estudios de pre-factibilidad o vialidad técnica, económica y legal existentes.

ii. Diseños preliminares del PROYECTO.

iii. El derecho al cobro y recaudación de las tarifas de peaje y los flujos que de ellos se deriven...” (p.23)

INCISO 3.4. LÍMITES DE RESPONSABILIDAD DEL FIDUCIARIO

“Asimismo, el FIDUCIARIO no asumirá responsabilidad alguna por cualquiera de las siguientes situaciones:

a) Si el patrimonio del FIDEICOMISO resultare insuficiente para cubrir los desembolsos; en particular el FIDUCIARIO no se obliga a otorgar, aportar, ni pagar a su propia costa...

d) El FIDUCIARIO no será responsable y así lo declaran y aceptan las partes, si por eventuales limitaciones legales, políticas, dificultades para lograr el financiamiento y por ende el cierre financiero del PROYECTO, y otras limitaciones ajenas a su voluntad, no fuera posible cumplir con lo estipulado en el presente CONTRATO en tiempo y forma...

e) El FIDUCIARIO no asume responsabilidad por valores cuyos emisores entren en cesaciones de pagos a quiebra”. (p.28-29)

INCISO 7. FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

“Queda entendido, y así lo recuerdan las PARTES expresamente, que los recursos económicos para la ejecución del PROYECTO podrán provenir de varios tipos de fuentes de financiamiento, dentro de las cuáles cabe mencionar, entre otras, las siguientes:

a) De la línea de crédito aprobado por el Instituto Nacional de Seguros- INS para efectos de la fase pre-operativa/pre-constructiva, el FIDEICOMISO cuenta con una línea de crédito pre-aprobada por el Instituto Nacional de Seguros (INS), según acuerdo de Junta Directiva de esa

institución de Sesión Ordinaria N°9283, Artículo VIII del 01 de setiembre de 2015, oficio PE-00447-2015.

Las condiciones de esa línea de crédito son las siguientes: Monto pre-aprobado: ¢11.000.000.000 (once mil millones de colones). Una tasa de captación del Gobierno más 50 puntos base, con garantía de los flujos futuros del peaje, con un plazo de 12 meses renovables y con 0% (cero por ciento) de comisión de desembolso y comisión de formalización, en moneda colones o dólares, según se acuerde...

b) Créditos bancarios locales o internacionales que realizará el FIDUCIARIO, de conformidad con las instrucciones o lineamientos del presente CONTRATO...

c) Inversiones de las instituciones públicas según lo indica el artículo 3 de la Ley N° 9292, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional.

El FIDUCIARIO deberá velar porque el financiamiento se realice en las condiciones financieras más favorables de mercado, donde se valorarán términos como plazos, tasas de interés, estudios bancarios, oferta de valores, razón por la cual deberá realizar su mejor esfuerzo para gestionar, negociar, suscribir, estructurar y colocar los instrumentos de financiamiento que lo garanticen.

... en caso de presentarse variaciones entre las condiciones crediticias presentadas en las muestras de interés y las condiciones crediticias que se señalen antes de la formalización del financiamiento, corresponde al fiduciario, lo siguiente:

a. Actualización del modelo financiero.

b. Hacer del conocimiento de los fideicomitentes, los nuevos escenarios que nacen a partir de las variaciones que se presenten.

Todos los costos y gastos, comisiones por formalización o administración del crédito que cobren los INVERSIONISTAS y ACREEDORES tales como gastos legales, seguros, documentos de financiamiento, garantías y otros relacionados, necesarios para materializar el financiamiento del PROYECTO, se pagarán con cargo a los recursos del FIDEICOMISO.” (p.46-48)

INCISO 7.1. DEL MECANISMO DE SEGURIDAD Y APOYO CREDITICIO

“En caso de que se requiera mejorar la estructura del financiamiento, el FIDUCIARIO podrá constituir con recursos del FIDEICOMISO, mecanismos de garantía a favor de los INVERSIONISTAS y ACREEDORES, incluido el pago de seguros y avales. No obstante, deberá comunicar a los FIDEICOMITENTES...

En el evento de que se realice oferta pública o privada de valores, se podrá contar con las garantías avales o seguros que determine el FIDUCIARIO, como mecanismo de seguridad y apoyo crediticio para cada una de las series o emisiones.

Es entendido por las PARTES que en ningún caso se le exigirá a los FIDEICOMITENTES y el FIDUCIARIO, cancelar las obligaciones propias del FIDEICOMISO con sus propios recursos, ni con el honorario percibido por el FIDUCIARIO por sus labores, por lo cual no asumen ni incurrir en ningún tipo de responsabilidad al respecto, salvo lo estipulado en la cláusula 10.4 (Finalización anticipada de contrato) del presente CONTRATO”. (p.49)

INCISO 10.4. FINALIZACIÓN ANTICIPADA DEL FIDEICOMISO

“Serán causas de terminación anticipada de este CONTRATO, las siguientes:

a) Cuando por causas no imputables al FIDUCIARIO no fuera posible completar la fase pre-operativa/pre-constructiva, debido a que no se logre el cierre financiero de esta etapa del PROYECTO o el monto de las tarifas de peaje resultantes de la estructuración financiera determinan un importe de tarifa inviable para el PROYECTO, en ambos casos, los FIDEICOMITENTES se comprometen a reconocer al FIDUCIARIO todos los gastos y obligaciones en que haya incurrido y atenderá los pasivos que existan hasta ese momento y aquellas obligaciones que de ellos se puedan derivar...

b) Cuando por causas no imputables al FIDUCIARIO no fuera posible completar el proceso de financiamiento o desarrollo de la fase constructiva del PROYECTO, los FIDEICOMITENTES se comprometen a reconocer al FIDUCIARIO todos los gastos y obligaciones en que haya incurrido y atenderá los pasivos que existan hasta ese momento y aquellas obligaciones que de ellos se puedan derivar...

c) Cuando los FIDEICOMITENTES consideren que el CONTRATO de FIDEICOMISO, no conviene a sus intereses. En este caso, los FIDEICOMITENTES deberán dar aviso por escrito al FIDUCIARIO, con ciento veinte días hábiles de antelación a la fecha en que se tendrá por rescindido el CONTRATO. En cuyo caso se deberá considerar lo dispuesto en los puntos a) y b) anteriores.

d) Por mutuo acuerdo entre las partes...” (p.62-63)

INCISO 10.18. SOBRE LA GESTIÓN DEL RIESGO DEL FIDEICOMISO

a) Los FIDEICOMITENTES y el FIDUCIARIO identificarán los riesgos asociados al FIDEICOMISO, y definirán los responsables de tomar acciones para su mitigación y a los

responsables de asumir los efectos patrimoniales para el presente FIDEICOMISO. El detalle de los principales riesgos identificados, sus causas, mitigadores y responsabilidades inherentes se adjuntan al presente CONTRATO y serán sometidos a conocimiento del Comité de Fiscalización, Supervisión y Vigilancia de la UAP, una vez constituidos.

b) El FIDUCIARIO comunicará a las personas involucradas en el FIDEICOMISO, los principales riesgos identificados y la aceptación de las responsabilidades en materia de mitigación de riesgos y aceptación de efectos patrimoniales.

c) El Banco de Costa Rica en acatamiento al cuerpo legal y normativo vigente, y como entidad supervisada por la Superintendencia General de Entidades Financieras, únicamente asume riesgos por el incumplimiento de las instrucciones que le fueron conferidas en el CONTRATO, ya que sus actuaciones se realizan por cuenta y riesgo del FIDEICOMISO y en acatamiento a las instrucciones que al efecto le giren los FIDEICOMITENTES". (p.69)

3.2. Cuestionario aplicado a la Unidad Ejecutora del corredor vial San José- San Ramón (UESR)

Se le aplicó un cuestionario (Ver Anexo N° 2) al Director Financiero de la Unidad Ejecutora del corredor vial San José- San Ramón Johaam Piedra, quien respondió lo siguiente:

1) ¿Para el desarrollo del proyecto se ha considerado que lo hagan: empresas nacionales internacionales o ambas **X**

2) El tiempo años establecido de entrega del proyecto es de: **R/** 4 años

3) En caso de que no se cumpla el tiempo establecido de entrega, ¿En qué porcentaje se aumenta el costo del proyecto: %?

R/ Eso no se tiene aún estimado.

4) ¿Cuántos peajes habría entre San José y San Ramón? ¿Cuál sería el costo de cada uno?

R/ En este momento, hay dos, uno en Naranjo y otro en Río Segundo de Alajuela, hay que esperar los estudios de factibilidad para ver si esa cantidad aumenta

5) ¿Cuál es el ingreso esperado proyectado mensual de los peajes y zonas anexas a la autopista con fines comerciales?:

R/ Este dato debe establecerse en los estudios de factibilidad, los siguientes datos son aproximados de panorama actual.

Peajes: en ₡150,000,000.00 aproximadamente (en la actualidad)

Zonas comerciales: en ₡ _____ en \$ _____ (No se tiene estimado)

6) Al ser los ingresos en colones, ¿Cuál es el tipo de cambio que se utilizarían?

R/ El vigente del día según el BCCR

7) ¿Con base en qué criterios se utilizará ese tipo de cambio?

R/ Lo establecido por el BCCR

8) ¿En cuántos años se piensa recuperar la inversión?

R/ El plazo del Fideicomiso, encargado del proyecto es por 30 años

9) ¿A partir de cuántos años se deben hacer mejoras en la carretera _____ años?

R/ Después de concluido el proyecto se estima que se deben realizar mejoras a los 10 años. Esto fuera del mantenimiento preventivo que se estima se debe realizar cada 2 años aproximadamente.

10) ¿En cuánto se ha estimado el costo de mantenimiento por año \$ _____ año?

R/ Los estudios de factibilidad están en proceso, lo que definirá el costo total del proyecto y su mantenimiento estimado.

11) A su criterio, ¿Cuáles son los principales riesgos financieros que presenta el financiamiento de esta obra?

R/ - Falta de interés por parte de los intermediarios financieros tanto nacionales como internacionales de financiar el proyecto

- Insuficiencia de los ingresos del Fideicomiso (vía tarifa de peaje) que garantice el repago de la deuda que se piensa contraer para la construcción del proyecto.
- Entre otros.

3.3. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”

- Cita 1:

“Se autoriza y faculta al Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) para que ceda los derechos de cobro y recaudación de las tarifas de peaje y los ingresos provenientes de estos al fideicomiso, así como los provenientes de arrendamientos de espacios, áreas comerciales adyacentes y cualquier otro ingreso que genere la operación efectiva del Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales.”
(Capítulo 2, Artículo 5, parr.1)

- Cita 2:

“El origen de los fondos para el financiamiento del fideicomiso serán los siguientes:

a) Préstamos que otorguen los bancos del Sistema Bancario Nacional o las entidades financieras internacionales.

b) Inversiones de las instituciones públicas que se indican en el artículo 3 de la presente ley, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional.

c) Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa financiera aplicable”. (Capítulo 2, Artículo 6, parr.1-2)

- Cita 3:

“Se eximen de todo pago las operaciones del fideicomiso por concepto de timbres, avalúos, impuestos de inscripción de la constitución, endoso, cancelación de hipotecas, impuesto de contratos de prenda, pago de derechos de registro, así como de cualquier tasa o impuesto de carácter nacional o municipal.

Las adquisiciones de obras, bienes y servicios no estarán sujetas al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones ni derechos, en la medida en que las contrataciones se realicen con estricto apego a esta ley y se incorporen al fideicomiso.” (Capítulo 5, Artículo 17, parr.1-2)

4. Estructura financiera del fideicomiso

4.1. Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

INCISO 2.1 EL PATRIMONIO DEL FIDEICOMISO

“a) Los recursos que obtenga el FIDEICOMISO de las diferentes fuentes de financiamiento que sean gestionadas, tales como créditos bancarios con entidades financieras públicas o privadas, nacionales o internacionales, bancos regionales o de desarrollo, emisión privada de valores y eventualmente la emisión pública de valores, con que se financie el PROYECTO total o parcialmente, ya sea mediante crédito directo de corto o largo plazo, dependiendo de la conveniencia operativa y financiera del PROYECTO.

b) Los intereses o rendimientos de cualquier clase que se deriven de la inversión de los activos financieros del patrimonio del FIDEICOMISO, incluyendo, sin limitar, los intereses y rendimientos que produzcan las cuentas del FIDEICOMISO. Salvo aquellos intereses o rendimientos de cualquier clase que se produzcan de las sumas afectas bajo el Principio Constitucional de Caja Única del Estado y en general los recursos del patrimonio fideicomitado no

podrán ser invertidos, ni administrados en contradicción con las normas de gestión de los recursos financieros establecidas por la Tesorería Nacional, siempre y cuando estos se encuentran sujetos al principio de Caja Única.

c) Las OBRAS que resulten del proceso de construcción y desarrollo del PROYECTO.

d) El EQUIPAMIENTO que sea necesario para la operación del corredor vial San José- San Ramón y sus radiales.” (p.17)

INCISO 3.6. RENDICIÓN DE CUENTAS

“En concordancia con lo establecido en la Cláusula 3.5 (Sistema Contable y de control), el FIDUCIARIO, a través de la UAP deberá mantener informados, en lo que proceda y sobre los recursos afectos al Principio Constitucional de Caja Única del Estado, a la TESORERÍA NACIONAL, mediante los mecanismos que al respecto tiene establecidos y/ o establezca, así mismo informará de las labores que realiza a los Fideicomitentes a través de la UESR y al Comité de Vigilancia, Fiscalización y Supervisión, mediante los siguientes informes mensuales:

a) Avance físico y financiero del PROYECTO, incluidas aquellas situaciones en donde se afecten en el plazo o precio de los contratos suscritos.

b) Estados Financieros (Balance de Comprobación, Estado de Resultados, Balance de Situación Financiera y Estado de Flujos de Efectivo, Estados de Cambios en el Patrimonio y notas a los Estados Financieros)

c) Estado de Contrataciones, administración y pago de las obligaciones financieras.

d) Rendimiento de las inversiones transitorias.

e) Colocación de Títulos valores, en caso de que se emitan.

f) Adicionalmente deberá presentar cualquier otro informe que requieran los FIDEICOMITENTES y/o la TESORERÍA NACIONAL.” (p.30)

INCISO 4.4. PRESUPUESTO DEL FIDEICOMISO

“De acuerdo con lo establecido en el artículo 12 de la Ley N° 9292 el FIDEICOMISO elaborará anualmente el presupuesto y lo remitirá a la Contraloría General de la República.” (p.35)

INCISO 6.1. DE LA ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA

“El FIDUCIARIO deberá desarrollar mediante contratación, con cargo a los recursos del FIDEICOMISO, la estructuración financiera del PROYECTO y entregar el producto resultante a los FIDEICOMITENTES. El estructurador que se contrate deberá brindar recomendaciones al

FIDEICOMISO en el tema de estructuración del modelo de negocio acorde con el PROYECTO. Para ello deberá considerar entre otras, las siguientes alternativas:

6.1.1. Analizar posibilidades de préstamos con bancos del Sistema Bancario Nacional, u otro tipo de entidades, con habilitación legal para dar líneas de créditos o aportes al FIDEICOMISO...

6.1.2. Analizar posibles vías de financiamiento por medio de ofertas privadas para la obtención de recursos de financiamiento de corto plazo, y recomendar la más oportuna y conveniente.

6.1.3. Analizar posibles vías de financiamiento a través del mercado de valores, entre las que podrían estar la titularización de los flujos provenientes de las tarifas de peaje, a través de la emisión de valores de oferta pública; así como la emisión de valores de participación o de contenido crediticio y recomendar la más oportuna y conveniente.

6.1.4. Generar el proceso de autorización de oferta pública de valores, así como cualquier otro trámite necesario a efectos de colocar y negociar la emisión de valores, así como cualquier otro trámite necesario para la obtención y mantenimiento de la autorización de oferta pública de valores.

6.1.9. Elaborar un modelo financiero para determinar el costo estimado del PROYECTO.

6.1.10. Determinar la viabilidad financiera del PROYECTO, incorporando los elementos necesarios para la selección de un modelo de gestión y financiamiento que garantice la mejor rentabilidad social y mayor valor por dinero en el tiempo, estableciendo las mejores condiciones para hacer el proyecto bancable.

6.1.11. Elaborar un informe de Diseño y Estructuración Financiera, el cuál debe rendirse en un plazo máximo de doce (12) meses, una vez dada la orden de inicio al Estructurador por parte del FIDUCIARIO, con el objetivo de determinar y recomendar el escenario financiero que facilite la toma de decisiones para desarrollar el PROYECTO, en resguardo del equilibrio financiero del FIDEICOMISO. La recomendación de este escenario debe considerar: las condiciones financieras ofrecidas, las condiciones técnicas y operativas del PROYECTO, el análisis de riesgos, las corridas financieras bajo diferentes escenarios de estrés; así como todas aquellas características necesarias para determinar la mejor estructura de negocio.” (p.39-40)

INCISO 6.7. DEL MECANISMO DE ATENCIÓN CIUDADANA

“El FIDEICOMISO contará con un mecanismo de atención ciudadana, para la recepción de consultas, quejas, sugerencias y otros similares.” (p.45)

INCISO 8. DE LOS HONORARIOS DEL FIDUCIARIO

“El Banco de Costa Rica por sus labores como FIDUCIARIO, recibirá una remuneración a título de honorario o comisión fiduciaria, para lo cual queda expresamente autorizado el FIDUCIARIO a retenerla de los recursos disponibles del FIDEICOMISO. Dicha remuneración será establecida de la siguiente forma:

Tabla 6. Honorarios del fiduciario

Fase	Monto por mes	Monto en letras por mes
Fase Pre-operativa/pre-constructiva	\$75.000.00	Setenta y cinco mil dólares americanos con cero centavos
Fase Constructiva	\$70.000.00	Setenta mil dólares americanos con cero centavos
Fase Operativa-mantenimiento	\$65.000.00	Sesenta y cinco mil dólares americanos con cero centavos

Fuente: Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón.

Esta comisión se pagará por mes vencido, con cargo a los recursos del FIDEICOMISO, una vez que cuente con el refrendo del presente CONTRATO por parte de la Contraloría General de la República, que exista el contenido necesario para atender el mismo, de tal manera que sólo se cubrirá este monto, si ya ha iniciado el ingreso de fondos al FIDEICOMISO.

En adición a los puntos anteriormente descritos, durante los seis primeros meses del funcionamiento del FIDEICOMISO, contados a partir de la orden de inicio, el FIDUCIARIO no recibirá pago por sus servicios, en tanto se genere la estructuración del negocio y se establezca el acceso a las fuentes de financiamiento del FIDEICOMISO. Una vez definidas estas condiciones, el FIDUCIARIO podrá gestionar el cobro de dicho período sin intereses con cargo a los recursos del FIDEICOMISO, de forma que no afecte la estructuración del negocio”. (p.51)

INCISO 9. ESTRUCTURA TARIFARIA Y PARÁMETROS DE EVALUACIÓN DE CALIDAD DEL SERVICIO

“9.1. Etapa 1: Definición del Enfoque Conceptual

En esta etapa se define el enfoque conceptual que dará sustento técnico a la definición de la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como a la definición de los parámetros de evaluación de calidad del servicio.

Enfoque conceptual sobre la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste

Se entenderá por estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste lo siguiente:

a) Tarifa base por tipo de vehículo y tramo: ...esta tarifa incluye los costos de los procesos pre-constructivo, de operación y mantenimiento y sus costos asociados derivados de la Ley N° 9292, legítimamente imputables al proyecto.

b) Parámetros de ajuste ordinarios para la tarifa base: Establecidos en función de la evolución de los costos financieros, de ingresos por obras y servicios conexos, de cambios en el flujo vehicular y en los costos operativos.

c) Parámetros de ajustes extraordinarios para la tarifa base: cuya aplicación se hará en función de indicadores de estrés que delimiten los parámetros bajo los cuáles deben ajustarse ciertas variables o un conjunto de ellas, de forma tal que permitan medir la vulnerabilidad del proyecto en forma integral y garanticen el cumplimiento del objetivo de la Ley N°9292 y su modelo de negocio.

Los cinco principios rectores que regirán la definición de la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste son los siguientes:

1) Servicio al costo: Las tarifas de los peajes contemplarán únicamente los costos necesarios para garantizar la prestación del servicio, que permita una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo del proyecto definido en la Ley N° 9292.

2) Equilibrio Financiero: Los ingresos deben satisfacer el requisito de que el flujo acumulado mensual neto del proyecto no sea negativo en ningún período contable.

3) Diferenciación por tipo de vehículo: La tarifa para cada tramo debe tomar en cuenta la clasificación por tipo de vehículo sujeto a cobro de peaje, de acuerdo con el peso y número de ejes, factor camión y otros factores asociados al uso de la infraestructura del proyecto vial.

4) Cobro tarifario según tramo: La estructura tarifaria se establecerá en función de los costos de diseño, construcción, supervisión, operación y mantenimiento de cada tramo y el costo financiero de todo el proyecto vial, entre ellos el pago de la comisión del fiduciario, pago de la UAP, estructuración financiera, logística y remuneración del Comité de fiscalización, supervisión y vigilancia del fideicomiso, pago de obligaciones financieras. Se empezará a aplicar la tarifa que corresponda según se obtenga la recepción provisional de obra y se otorgue la entrada en servicio provisional de cada tramo o unidad funcional del proyecto vial.

5) Equidad Intergeneracional: La equidad intergeneracional, requiere que la carga del pago del proyecto se distribuya equitativamente entre las distintas generaciones de usuarios que lo

transitarán durante todo el ciclo de vida del proyecto cubierto por el fideicomiso y la estructuración financiera.” (p.52-54)

“9.2. Etapa 2: Diseño de la estructura tarifaria, sus parámetros de ajuste y de evaluación de calidad del servicio

En esta etapa se deberá obtener, a partir de lo establecido en la Etapa 1 y con fundamento en el Informe Final de Estructuración del Proyecto, los insumos necesarios para establecer lo siguiente:

- a) Tarifa base por tipo de vehículo y tramo
- b) Parámetros de ajuste ordinarios para la tarifa base
- c) Parámetros de ajustes extraordinarios para la tarifa base
- d) Parámetros de evaluación de calidad del servicio

9.3. Etapa 3: Aprobación de la estructura tarifaria, sus parámetros de ajuste y de evaluación de calidad del servicio

Con fundamento en lo establecido en la Etapa 1 y los resultados obtenidos en la Etapa 2, en esta tercera etapa se remitirá a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, para su respectivo análisis y aprobación, la estructura tarifaria definitiva, con sus parámetros de ajuste, así como los parámetros definitivos para la evaluación de la calidad del servicio, según lo establecido en el Artículo 8.- Tasa de peaje regente, de la Ley N° 9292.” (p.58-59)

INCISO 10.2. DE LOS IMPUESTOS

“Las operaciones del FIDEICOMISO, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley N° 9292 se encuentran exentas por concepto de timbres, avalúos, impuestos de inscripción de la constitución, endoso, cancelación de hipotecas, impuesto de contratos de prenda, pago por derechos de registro, así como cualquier tasa o impuesto de carácter nacional o municipal.

Las adquisiciones de obras, bienes y servicios no estarán sujetas al pago de ninguna clase de impuestos, tasas, sobretasas, contribuciones ni derechos, en la medida en que las contrataciones se realicen con estricto apego a la Ley N° 9292 y se incorporen al FIDEICOMISO.

Adicionalmente, en el artículo 15 de la Ley N° 9292 se exceptúa al FIDEICOMISO del pago de las tarifas de servicios brindados por SETENA. Se exceptúan además las actividades, las obras o los proyectos que se ejecuten por el FIDEICOMISO, de la publicación establecida en el artículo 22 de la Ley N°7554, Ley Orgánica del Ambiente, de 4 de octubre de 1995.” (p.62)

INCISO 10.9. DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN RELACIONADA AL FIDEICOMISO Y SUS LÍMITES

“Por la naturaleza jurídica de este CONTRATO y los fines públicos que involucra, los FIDEICOMITENTES expresamente autorizan al FIDUCIARIO, para entregar a cualquier persona física o jurídica la información relacionada estricta y exclusivamente con este CONTRATO de FIDEICOMISO, por tanto, el FIDUCIARIO no será responsable de:

a) Mantener estricta confidencialidad sobre documentación e información que conozca, reciba o intercambie durante el desarrollo del presente CONTRATO.

b) Proteger la información verbal, escrita o que por cualquier otro medio reciba.

c) Impedir que directores, empleados, divisiones o cualquier otro tercero que haya tenido acceso a la información, publique, comunique, divulgue, revele o utilice la información...” (p.65)

4.2. Adenda N°1 Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

INCISO 6. DE LA ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA

“El FIDUCIARIO deberá desarrollar, dentro del marco normativo aplicable, la estructuración financiera del PROYECTO, cuyo informe final será entregado a los FIDEICOMITENTES, para aprobación.

El estudio para la Estructuración Financiera que realizará el fiduciario deberá considerar, entre otros, los siguientes aspectos claves:

6.1.1. Analizar posibilidades de préstamos con bancos del Sistema Bancario Nacional, u otro tipo de entidades, con habilitación legal para dar líneas de créditos o aportes al FIDEICOMISO...

6.1.2. Analizar posibles vías de financiamiento incluyendo ofertas privadas para la obtención de recursos de financiamiento de corto plazo.

6.1.3. Analizar posibles vías de financiamiento a través del mercado de valores, tales como la titularización de los flujos provenientes de las tarifas de peaje, a través de la emisión de valores de oferta pública; así como la emisión de valores de participación o de contenido crediticio.

6.1.4. Analizar cualquier otra vía de financiamiento que, a criterio del estructurador, resulte factible para la financiación del Proyecto.

6.1.6. Establecer los mecanismos de financiamiento más adecuados para el desarrollo del Proyecto, con base en los análisis de las posibles vías analizadas previamente.

6.1.9. Solicitar a los FIDEICOMITENTES toda aquella información cuantitativa y cualitativa que considere pertinente, para los estudios y estimaciones que requiera el PROYECTO para cumplir con el objeto y fin del presente contrato.

6.1.10. Desarrollar el modelo financiero del Proyecto.

6.1.11. Determinar la viabilidad del PROYECTO, incorporando los elementos necesarios para la selección de un modelo de gestión y financiamiento que garantice la mejor rentabilidad social y mayor valor por dinero en el tiempo, estableciendo las mejores condiciones para hacer el proyecto bancable.

6.1.12. El Diseño y Estructuración Financiera deberá rendirse en un plazo máximo de doce (12) meses, a partir de la orden de inicio del FIDEICOMISO. Su objetivo será determinar el escenario financiero más recomendable, que facilite la toma de decisiones para desarrollar el PROYECTO, en resguardo del equilibrio financiero del FIDEICOMISO. La determinación de este escenario debe considerar: las condiciones financieras ofrecidas, las condiciones técnicas y operativas del PROYECTO, el análisis de riesgos, las corridas financieras bajo diferentes escenarios de estrés; así como todas aquellas características necesarias para determinar la mejor estructura de negocio” (p.5-6)

INCISO 8. DE LOS HONORARIOS DEL FIDUCIARIO

“A. Comisión Fiduciaria

El Banco de Costa Rica por sus labores como FIDUCIARIO, recibirá una remuneración a título de honorario o comisión fiduciaria, para lo cual queda expresamente autorizado a retenerla de los recursos disponibles del FIDEICOMISO. Dicha remuneración será establecida de la siguiente forma:

Tabla 7. De los honorarios del fiduciario

Fase	Monto por mes	Monto en letras por mes	Período de aplicación
Pre- operativa/ pre-constructiva	US \$31.069	Treinta y un mil sesenta y nueve dólares de los Estados Unidos de América.	A partir de la notificación del refrendo de la adenda N°1 por parte de la Contraloría General de la República y hasta el inicio de la construcción de cualquiera de los tramos del proyecto.
Constructiva	US \$37.173	Treinta y siete mil ciento sesenta y tres dólares de los Estados Unidos de América	A partir del inicio de la construcción de cualquiera de los tramos del proyecto y hasta el inicio de la operación de cualquiera de los tramos del proyecto.
Operativa-mantenimiento	US \$38.282	Treinta y ocho mil doscientos ochenta y dos dólares de los Estados Unidos de América	A partir del inicio de la operación de cualquiera de los tramos del proyecto y hasta la finalización del contrato del fideicomiso.

Fuente: Adenda N°1 Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

El FIDUCIARIO recibirá el pago por estos servicios, en el momento en que se establezca el acceso a las fuentes de financiamiento del FIDEICOMISO, incluyendo la posibilidad de fuentes provisionales, tales como un préstamo puente. Durante los seis primeros meses de funcionamiento del FIDEICOMISO, contados a partir de la orden de inicio, al FIDUCIARIO no se le reconocerá intereses sobre los pagos adeudados.

Esta comisión se pagará por mes vencido, con cargo a los recursos del FIDEICOMISO, una vez que exista el contenido presupuestario necesario para atender tales pagos.

B. Remuneración por los Servicios de UAP

Adicionalmente, el Banco de Costa Rica, en su calidad de Fiduciario, recibirá una remuneración por los recursos humanos de la UAP, según los siguientes términos:

Tabla 8. De los honorarios del fiduciario N°2. (Adenda)

Fase	Monto por mes	Monto en letras por mes	Período de aplicación
Pre- operativa/ pre- constructiva	US \$147.438	Ciento cuarenta y siete mil cuatrocientos treinta y ocho dólares de los Estados Unidos de América	A partir de la orden de inicio de los servicios de la UAP por parte de Fideicomitentes, la que deberá emitirse, a más tardar treinta días hábiles posteriores a la notificación del refrendo de la adenda N°1 por parte de la Contraloría General de la República y hasta el inicio de la construcción de cualquiera de los tramos del proyecto.
Constructiva	US \$156.615	Ciento cincuenta y seis mil seiscientos quince dólares de los Estados Unidos de América	A partir del inicio de la construcción de cualquiera de los tramos del proyecto y hasta el inicio de la operación de cualquiera de los tramos del proyecto.
Operativa- mantenimiento	US \$163.609	Ciento sesenta y tres mil seiscientos nueve dólares de los Estados Unidos de América	A partir del inicio de la operación de cualquiera de los tramos del proyecto y hasta la finalización del contrato del fideicomiso.

Fuente: Adenda N°1 Contrato de fideicomiso corredor vial San José-San Ramón

Esta comisión se pagará por mes vencido, con cargo a los recursos del FIDEICOMISO, una vez que exista el contenido presupuestario necesario para atender tales pagos.

C. Remuneración por los Servicios de Estructuración Financiera

El Banco de Costa Rica, como FIDUCIARIO, por los servicios de gestión de la estructuración financiera, conforme lo establecido en la cláusula 6.1 del presente contrato, recibirá una remuneración a título de honorario o comisión fiduciaria, del 1.5% del monto total a financiar, el cuál será cancelado de la siguiente forma:

a. Cuando los Fideicomitentes aprueben el informe de Diseño y Estructuración Financiera, según lo establecido en la cláusula 6.1.11 del presente contrato, se cancelará al Fiduciario el 0.5% del monto total a financiar.

b. Cuando el Fiduciario acredite ante los Fideicomitentes la formalización de un contrato de financiamiento, según se haya establecido en el Informe de Diseño y Estructuración Financiera aprobado por los Fideicomitentes, se le cancelará el 1.0% del monto total financiado y acreditado en el respectivo contrato de préstamo.

Dentro de los honorarios de estructuración financiera antes indicados no se encuentran incluidos los gastos asociados a los rubros que se describen a continuación, los cuáles serán cubiertos con cargo a los fondos del fideicomiso:

- Obtención de las autorizaciones necesarias, según las vías de financiamiento que se determinen.
- Costos relacionados con la formalización de los contratos de financiamiento, tales como: gastos legales aplicables, comisiones de formalización, gastos relacionados con la sindicación del préstamo.
- Gastos en que incurra el fideicomiso por montos no desembolsados y comisiones de administración.
- Costo de garantías, cartas de crédito, pólizas, seguros, calificadora de riesgos, validación de estudios, comisiones bursátiles y de custodia (local o internacional), que sean necesarios para la obtención del financiamiento.
- Comisiones de banco agente (en caso de requerirse).
- Todos aquellos gastos, honorarios y comisiones necesarios para los cierres financieros del proyecto y para cumplir con los requerimientos de las Entidades Acreditantes para suscribir los Contratos de Financiamiento.” (p.10-12)

Al traer los montos anteriormente citados a valor presente, con una tasa libor promedio de los últimos 11 años de 0.59, únicamente considerando el valor del dinero en el tiempo, se obtienen los siguientes montos: (Ver Anexo N° 6)

Tabla 9. Valor presente de montos pactados con el fiduciario

Valor presente de montos pactados con el fiduciario		
Honorarios Fiduciario	Pago mensual a fiduciario en etapa pre-operativa	US \$31 623,68
	Pago mensual a Fiduciario en etapa constructiva	US \$37 836,65
	Pago mensual a Fiduciario en etapa operativa	US \$38 965,45
Remuneración por servicios UAP	Pago mensual a fiduciario en etapa pre-operativa	US \$150 070,23
	Pago mensual a Fiduciario en etapa constructiva	US \$159 411,07
	Pago mensual a Fiduciario en etapa operativa	US \$166 529,94

Fuente: Elaboración propia, 2020.

4.3. Cuestionario aplicado a la Unidad Administradora del Proyecto (UAP)

Se solicitó a representantes del Fideicomiso Ruta Uno colaboración para la resolución del siguiente cuestionario (Ver Anexo N°3); sin embargo, respondieron lo siguiente:

- 1) ¿Cuál es el monto final aprobado para el fideicomiso?
R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)
- 2) ¿Las OBIS están contempladas en el monto aprobado por el fideicomiso?
R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)
- 3) ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento consideradas?
R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)
- 4) ¿Se ha contemplado financiar la obra a través del Fondo de Pensiones? Sí____, No____
 ¿por qué?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 5) ¿Se cuenta con una estructura de tasas de interés para cada una de las fuentes de financiamiento, cuál es el promedio_____%?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 6) ¿Existen coberturas sobre variaciones en el tipo de cambio?, SÍ____, NO____, ¿por qué?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 7) Si la respuesta anterior es SÍ ¿Cuáles son esas coberturas?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 8) ¿Se han estimado montos anuales para mantenimiento de la carretera? SÍ____, NO____, ¿Cuál es el monto?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 9) ¿Cuál tipo de cambio, colones a dólares, es el utilizado en la evaluación del proyecto?
₡ _____ / \$?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 10) ¿Qué herramientas financieras se utilizarán para controlar las tasas de interés? Explique:

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

- 11) A su criterio, ¿Cuáles son los principales riesgos financieros que presenta el financiamiento de esta obra pública?

R/ “...por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular...” (Fideicomiso Ruta Una, ver Anexo N°4)

Con base en el correo enviado por parte de la UAP del fideicomiso, explican que no pueden responder el cuestionario porque es información confidencial que podría comprometer el proyecto. Indican que quien dio la orden fue el señor Pedro Zamora, funcionario del área de Banca de Inversión de la Gerencia Esfera del BCR.

4.4. Página: <https://rutauno.cr/> (Ruta Uno)

A continuación, se presentan preguntas frecuentes realizadas a la página oficial del fideicomiso Ruta Uno y su respuesta por parte de este.

¿Origen de los fondos del fideicomiso?

El origen de los fondos para el financiamiento del fideicomiso serán los siguientes:

Préstamos que otorguen los bancos del Sistema Bancario Nacional o las entidades financieras internacionales.

Inversiones de las instituciones públicas que se indican en el artículo 3 de la presente ley, así como cualquier transferencia que el Poder Ejecutivo haga del presupuesto nacional.

Otros mecanismos financieros que se estimen necesarios, respetando, en cada caso, la normativa financiera aplicable.

¿Cómo se administrarán los ingresos generados por peajes y actividades conexas a la carretera?

1. Para realizar el pago de las cuotas de las obligaciones adquiridas por el fideicomiso, para la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, las cuales incluyen principal, intereses y comisiones establecidos en los documentos contractuales.

2. Para el pago de las obligaciones sobre los mecanismos financieros que se fueran a utilizar.

3. Para el pago de los costos operativos y administrativos del fideicomiso.

4. Para el pago de las pólizas de seguro que sean requeridas para la operación del Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales.

5. Para capitalizar un fondo que acumule los recursos necesarios para garantizar la operatividad de la obra durante todo el plazo del fideicomiso.

¿Qué son las OBIS?

Entendiendo el INTERÉS PÚBLICO que reviste esta obra, el FIDEICOMISO RUTA 1 ha realizado una planificación responsable que le permitirá iniciar la construcción del Corredor Vial San José – San Ramón con el desarrollo de varias obras denominadas Obras Impostergables (OBIS), que iniciarán su diseño y construcción a mediados del 2019.

Estas obras tienen algunas características destacables como:

- Son obras mayores, de alto impacto,

- Permitirán una mejora significativa en la funcionalidad, operación y seguridad vial de la Ruta 1

- Formarán parte integral del proyecto definitivo.

- Permitirán una adecuada gestión del Plan de Manejo de Desvíos de Tránsito durante la Etapa de Construcción del Proyecto Integral, ayudando a mitigar la afectación a todos los usuarios durante el proceso constructivo.

Las OBIS se llevarán a cabo por lotes, según los criterios descritos anteriormente. Así, los primeros dos lotes comprenderán obras de ampliación de los puentes de Río Alajuela, Río Ciruelas, Río Segundo, Río Torres y el paso a desnivel en Firestone.

Los estudios y anteproyectos de estas obras (OBIS), se iniciaron en noviembre de 2018, mediante una contratación financiada por el MOPT-Conavi, a través del Programa de Infraestructura de Transporte (PIT) del BID. Por otra parte, la contratación del diseño y construcción de esta obra se iniciará una vez se disponga de los estudios y anteproyectos que se encuentran en ejecución, y el financiamiento requerido para la construcción también será aportado por los Fideicomitentes.

¿Quién administra los peajes?

El Fideicomiso Ruta Uno asumió la operación de peajes el 16 de julio de 2019 y, en los próximos meses, espera implementar otras mejoras como la actualización de las tarifas vigentes, la ampliación de la infraestructura para facilitar la movilidad del tránsito y la implementación de cobro automático. Para ello se están completando los estudios técnicos y económicos que permitan preparar los carteles de licitación para la contratación de las mejoras en la infraestructura y esquema de cobro y, a la vez, presentar a la ARESEP la solicitud de actualización de las tarifas de peaje vigentes.

4.5. Ley N° 9292 “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso”

- Cita 1:

“La recaudación y administración de las tasas o los peajes del Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales, así como de los ingresos generados por obras y servicios conexos son responsabilidad del fideicomiso; estos flujos económicos presentes y futuros se destinarán de la siguiente manera:

a) Para realizar el pago de las cuotas de las obligaciones adquiridas por el fideicomiso, para la construcción de la obra pública con servicio público denominada “Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales”, las cuales incluyen principal, intereses y comisiones establecidos en los documentos contractuales.

b) Para el pago de las obligaciones sobre los mecanismos financieros que se fueran a utilizar.

c) Para el pago de los costos operativos y administrativos del fideicomiso.

d) Para el pago de las pólizas de seguro que sean requeridas para la operación del Corredor vial San José-San Ramón y sus radiales.

e) Para capitalizar un fondo que acumule los recursos necesarios para garantizar la operatividad de la obra durante todo el plazo del fideicomiso.” (Capítulo 3, Artículo 7, parr.1-6)

- Cita 2:

“El fideicomiso elaborará anualmente el presupuesto y lo remitirá a la Contraloría General de la República”. (Capítulo 5. Artículo 12, parr.1)

Respecto al fiduciario, se podría entender que no existe una claridad o transparencia a la hora de brindar información pública, cuando el mismo contrato establece la responsabilidad del fiduciario en dar información a cualquier persona física o jurídica que así lo demande.

Capítulo 5

Conclusiones y recomendaciones

El proyecto para ampliar la Ruta Uno en Costa Rica, ha sido durante años una carga que han llevado los diferentes gobiernos que han pasado por el poder. Hoy se podría decir que se está más cerca que nunca, incluso cuando se puede observar que ya existen obras complementarias al proyecto puestas en marcha. A lo largo de este trabajo de investigación se han logrado detectar diferentes situaciones que cuestionan el planteamiento y la administración de este fideicomiso.

El presente y último capítulo de esta investigación estará conformado por las distintas conclusiones y recomendaciones que se lograron analizar para cada uno de los objetivos específicos.

Cada conclusión y recomendación se desarrolló con base en la información recopilada durante todo el Capítulo 4, en el que se expuso los puntos más importantes de cada fuente de información, desde periódicos digitales, hasta leyes, contratos, comunicados de presidencia e incluso los cuestionarios aplicados a las unidades representativas del fiduciario y fideicomitente.

Conclusiones

Es importante entender que este tema de interés público lleva muchos años en la memoria de los costarricenses, debido a que es una de las carreteras más transitadas del país, donde circulan en promedio 115.000 vehículos diariamente. Una carretera que en los años 60 costó ₡82 millones hoy costaría unos ₡746 389 890 635,39, lo anterior aplicando la fórmula de valor presente, tomando en cuenta únicamente el valor del dinero en el tiempo sin considerar la variación del tipo de cambio, ya que en 1964 el tipo de cambio era de ₡8.5 por dólar. El dato anterior, permite concluir que con el paso del tiempo se puede detectar como la inflación ha influido negativamente en la remodelación de la Ruta Uno, ya que cada día los costos y gastos de la obra aumentan con creces.

La creación de la antigua carretera llamada El Coco-San Ramón se ejecutó entre 1968 y 1972. Es interesante ver como en 1992 se empezó a tocar el tema de la remodelación y ya van casi 30 años en el que todavía no se ha logrado concluir.

Una de las conclusiones más polémicas se da con el pago de la indemnización a la empresa brasileña constructora OAS, a la que se le cancelaron \$35 millones. El pago se da en el 2014. Si se actualizara el valor de los \$35 millones a la fecha de hoy, se tendría el monto de \$36 260 875,93.

Se puede entender de lo anterior que se desperdició una gran suma de dinero que hoy valdría \$1 millón más que en aquel entonces, que de alguna manera amortizaría el costo de la obra. En otras palabras, el mal manejo por parte del gobierno de turno en la toma de decisiones a lo largo de los últimos 20 años lo único que ha dejado ha sido pérdidas millonarias al Estado.

También, quedan dudas del manejo de dichos contratos con OAS, que tiempo más tarde se descubrió que realizaban contratos fraudulentos con la finalidad de pagar sobornos en varios países para conseguir contratos millonarios.

En Costa Rica, se elaboró una causa penal contra los dirigentes de aquel entonces, donde destaca la presencia de la expresidenta Laura Chinchilla. Tiempo después se desestimó la causa. El manejo de la adjudicación del contrato a OAS es cuestionado, ya que solamente fue una cesión por parte de Autopistas del Valle en el 2012 a OAS, con la excusa o motivo de que no podían ejecutar la obra.

Como se entiende, OAS vino al país sin competir por un contrato, solamente se le asignó en sustitución de otra constructora. Se podría decir que vino gratis y se llevó \$35 millones en menos de un año. Definitivamente no hubo un control especializado por parte del gobierno, que una vez más fue burlado por una empresa internacional.

Se puede detectar como uno de las antecedentes la enorme burocracia que existe en este país para desarrollar proyectos de interés público. Después de 28 años no se había logrado un modelo capaz de desarrollar la Ruta Uno. Se determina el fideicomiso para hacerlo; sin embargo, existen muchas dudas de si realmente fue la mejor opción.

Se puede definir como un *experimento* financiar la obra por medio de un fideicomiso, que después de 4 años de haberse firmado no se han ni siquiera realizado los estudios de prefactibilidad de la obra, y peor aún, no existe un modelo financiero que le dé solidez y confianza a los entes financieros que podrían financiar la obra. Según Johamm Piedra, director financiero de la UERS, no existe un monto estimado del costo de la obra, debido a que todavía no se dispone de los estudios económicos.

En conclusión, de lo anterior, es difícil de entender como un proyecto serio, carece de una estructura sólida, incluso, cuando ya hay obras en construcción (OBIS). Si bien es cierto, en algún momento se desestimó el modelo de concesión con la promesa de crear un fideicomiso gestionado por la banca pública, que incluso sería más grande que el propuesto por OAS y con tarifas más económicas. Hoy se opta por el fideicomiso sin tener una estructura clara. El modelo del fideicomiso deja dudas después de cuatro años de haberse firmado.

En algún momento se hizo la siguiente pregunta: ¿Es realmente el fideicomiso la mejor opción para financiar una obra pública (carretera)? En comparación a una concesión, ¿quién aporta el capital de riesgo? Analizando el contrato y su respectiva adenda, se puede observar cómo no

existe una captación de riesgo por parte de ninguno de estos (fiduciario y fideicomitentes), no asumen el rol de compromiso y responsabilidad frente al riesgo financiero que pueda presentarse. Se concluye con base en lo anterior que, el Estado será el que deberá aportar ese capital de riesgo en el fideicomiso, ya que es muy peligroso que el BCR en calidad de fiduciario comprometa recursos de sus clientes en una obra que hoy carece de claridad.

Además, se concluye que el BCR a través de la UAP se encargará de la administración total de la obra, que manejará aspectos administrativos y económicos, dando informes anuales a los fideicomitentes, o bien, cuando ellos así lo demanden. El BCR deberá velar por el pago de compromisos financieros con las respectivas entidades financieras que se involucren con el financiamiento de la obra. No obstante; no será responsable en caso de que por algún motivo esos compromisos no se puedan cumplir, por lo que no será su obligación poner recursos económicos propios para cubrir esos pagos.

Es interesante que, después de cuatro años de haberse firmado el contrato no existen interesados en financiar el proyecto, incluso el BCR. Lo anterior pone en duda la rentabilidad del proyecto, cuando incluso el señor Johamm Piedra señala en el cuestionario aplicado a la UESR que parte de los riesgos financieros que pueden presentarse son la “falta de interés por parte de los intermediarios financieros tanto nacionales e internacionales de financiera el proyecto”. (preg.10) A su vez, se concluye que la estructura financiera del manejo actual de los peajes podría ser insuficiente para cubrir las obligaciones financieras futuras.

Se concluye que el único beneficiado hasta la fecha ha sido el BCR, quien en su calidad de fiduciario percibe montos mensuales por el simple hecho de cumplir con las directrices provenientes de los fideicomitentes en un proyecto que no tiene avances cuantificables respecto a la estructura financiera del proyecto. El BCR es el que menos riesgo asume, y el que más beneficiado se ve hasta ahora.

En relación con los medios de financiamiento posibles por utilizar respecto al contrato, se concluye que son: 1) crédito aprobado por el Instituto Nacional de Seguros 2) Créditos bancarios locales o internacionales 3) Inversiones de las instituciones públicas.

Respecto a la estructura financiera del fideicomiso, el fiduciario será el encargado de analizar posibles préstamos para financiar la obra, valorar opciones en el mercado de valores, establecer mecanismos de financiamiento adecuados, desarrollar el modelo financiero del proyecto y así también su viabilidad.

El contrato expresa que el diseño y estructuración financiera deberá rendirse en un plazo máximo de doce meses, a partir de la orden de inicio del fideicomiso. Sin embargo; han pasado cuatro años y aún no existe ese diseño ni estructura financiera. De lo anterior cabe la pregunta: ¿Qué ha estado haciendo el BCR todo este tiempo?

El gobierno desea brindar un servicio al “costo”, pero ¿cómo se hace un proyecto atractivo para inversionistas que quieran financiar la obra cuando se limita a brindar un servicio al costo?

El fideicomiso presenta beneficios ante el pago de impuestos, debido a que está exento de estos respecto al Artículo 17 de la Ley N° 9292.

En cuanto al manejo de información, se concluye que existen múltiples contradicciones por parte del BCR como fiduciario, debido a la negación a colaborar con dar información pública que no compromete en nada el proyecto, cuando el mismo contrato expresa que: “Por la naturaleza jurídica de este CONTRATO y los fines públicos que involucra, los FIDEICOMITENTES expresamente autorizan al FIDUCIARIO, para entregar a cualquier persona física o jurídica la información relacionada estricta y exclusivamente con este CONTRATO de FIDEICOMISO”. (p.65). Se pone en tela de juicio el por qué el BCR no quiso entregar información pública.

El cambio en el pago de honorarios y la incorporación de un pago específico a la UAP presentados en la adenda N°1 señalan la falta de claridad a la hora de coordinar aspectos tan importantes en el contrato del fideicomiso. No existe un manejo claro de las personas que lideran el fideicomiso, que además, se entiende que anteponen la materia legal antes que la financiera en un proyecto público donde la materia financiera debe estar por encima de todo lo demás.

Como conclusión general, se logra entender que el proyecto por medio de fideicomiso es un proyecto que no se ha manejado como debería. Puede que en sí el método del fideicomiso no sea el peor. Sin embargo; no se ha manejado correctamente. Existen muchos vacíos en el contrato, que no explican bien la estructura que se debe crear. Esto le permite al BCR ir adaptando el contrato a sus necesidades, dejando de lado el interés público que es el bien común que se espera, la carretera.

No existe un grado de responsabilidad de ninguna parte frente al riesgo, nadie asume esa posición. El MOPT y el Conavi deben ser la cara del gobierno en este proyecto e intervenir más en el cronograma. Es muy difícil entender cómo después de cuatro años no se ha logrado terminar. Las fuentes de financiamiento ven muy riesgoso poner su dinero en este proyecto debido a todas las circunstancias que se han presentado por un mal manejo de los recursos a lo largo de los años.

En otras palabras, no es atractivo para los entes financieros. No se debió cancelar el contrato con OAS, se debió renegociar.

Todo lo anterior crea un riesgo financiero enorme, ya que no existen bases sólidas ni una estructura financiera. Un proyecto que “ya empezó” no puede darse el lujo de no contar con los estudios de prefactibilidad, es una falta de seriedad con el pueblo de Costa Rica. Es el dinero de todos los ciudadanos el que está en riesgo.

Recomendaciones

El proyecto de financiamiento Ruta Uno por fideicomiso es una realidad en el país, aunque existen vacíos en el contrato estipulado por las partes involucradas. El tiempo de ejecución de la obra no ha sido el deseado por la población.

A continuación, se desarrollan algunas recomendaciones para un mejor manejo del fideicomiso.

1. Primeramente, es muy importante realizar los estudios de prefactibilidad del proyecto. Es necesario conocer todos los detalles y riesgos antes de empezar un proyecto de esta magnitud. Parece irreal que un proyecto se desarrolle, aún, cuando esos estudios no existen. Se recomiendan todos los estudios necesarios para entender de manera holística la estructura necesaria por utilizar durante todo el proyecto.

2. Una vez realizados los estudios de prefactibilidad se debe crear el modelo financiero por utilizar por parte de las partes involucradas. Debe ser un modelo financiero estable, con contingencia de riesgos, valoración de flujos de efectivo de los peajes y zonas comerciales aledañas que forman parte del fideicomiso, tipo de cambio futuro, variaciones en las tasas de interés, etc. Se debe tener una claridad total del modelo financiero del proyecto, para poder darle tranquilidad y seguridad a los futuros inversionistas.

3. El capital de riesgo en este modelo de fideicomiso debe ser aportado por parte del Estado (MOPT-Conavi). Es importante tener claro que en el modelo de concesión el capital de riesgo lo aporta la empresa concesionaria y se determina entre un 20 % y 40 % de la inversión inicial, por lo que el riesgo de atrasos, sobrecostos, fallos, entre otros los asume la misma empresa concesionaria durante todo el plazo del contrato. A su vez, es el administrador total del proyecto, por lo que es el encargado de hacer frente a las obligaciones financieras de este. Entendido lo anterior, se explica la importancia que en un modelo como el del fideicomiso de la Ruta Uno, el

que aporte el capital de riesgo sea el Estado como fideicomitente y no el BCR como fiduciario, que podría poner en peligro el dinero de sus clientes.

4. Utilizar herramientas de control y prevención (coberturas financieras) sobre tipos de cambio en la construcción de la obra. Al ser una obra pública con un presupuesto bastante elevado, es importante aplicar coberturas financieras para tratar de mantener un tipo de cambio sin muchas variaciones futuras, debido a que hoy los montos se manejan en dólares y muchos materiales de construcción y maquinarias son adquiridos de otros países. Es muy importante negociar con los proveedores y fuentes de financiamiento un tipo de cambio establecido como cobertura en caso de que suba hasta el techo de la banda existente, sin intervención del Banco Central de Costa Rica. Es importante mencionar que los ingresos son en colones, por tanto, existe el riesgo por tipo de cambio.

5. Aplicar modelos financieros para cubrir las variaciones de las tasas de interés (coberturas financieras). Se debe desarrollar un modelo que incluya coberturas de las variaciones de las tasas de interés futuras, máxime si es un plazo tan largo como el del contrato del fideicomiso. Por ejemplo, las Cap's, son las coberturas idóneas para cubrir el riesgo del alza de las tasas de interés en escenarios de préstamos financieros de tipo variable.

6. Tener más claridad con el manejo de información pública ante los costarricenses. Parte importante en el tema de rendición de cuentas es la claridad y transparencia. El costarricense necesita saber cómo se desarrollan temas de interés público y a su vez, tener el acceso necesario a información cuando así lo requiera. El BCR debe acatar lo establecido en el contrato y brindar información relacionada a el fideicomiso cuando cualquier persona física o jurídica lo demande. Lo que se pretende es conocer si cuentan con herramientas financieras para cubrir las variaciones en el tipo de cambio y en las tasas de interés.

7. Como última recomendación, se plantea valorar el modelo de concesión nuevamente. Si bien es cierto, en el pasado reciente se intentó desarrollar este proyecto bajo este modelo de financiamiento; sin embargo, no se obtuvo los resultados deseados. Se recomienda valorar un nuevo modelo utilizando la concesión con términos diferentes a la última vez. Se sabe que este modelo de financiamiento de obra pública ha funcionado en el nivel mundial durante años y aún más para la construcción de carreteras. La empresa concesionaria sería la encargada de financiar, diseñar, construir, operar y mantener el plan, mientras el Estado permanece como propietario de la carretera.

Bibliografía

- Amelia Rueda. (23 de febrero de 2015). *Presidente firma ley para ampliar carretera entre San José y San Ramón mediante fideicomiso*. Amelia Rueda. Recuperado de, <https://www.ameliarueda.com/nota/presidente-firma-ley-para-ampliar-carretera-entre-san-jose-y-san-ramon-medi>
- Arrieta E. (2016). *Quitar concesión a OAS para vía a San Ramón fue un error*. Periódico La República. Recuperado de, <https://www.larepublica.net/noticia/quitar-concesion-a-oas-para-via-a-san-ramon-fue-un-error>
- Arrieta E. (2016). *¿Estará lista la nueva carretera a San Ramón en 2029? Tal vez, con suerte*. Periódico La República. Recuperado de, <https://www.larepublica.net/noticia/estara-lista-la-nueva-carretera-a-san-ramon-en-2029-tal-vez-con-suerte>
- BBVA (14 de mayo de 2015). *¿Qué es el riesgo financiero? 5 consejos para evitarlo*. Recuperado de, <https://www.bbva.com/es/finanzas-para-todos-el-riesgo-financiero-y-sus-tipos/>
- BCCR (2020). *Tasa Básica Pasiva (TBP)*. Recuperado de, <https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/cuadros/frmvercatcuadro.aspx?CodCuadro=17&Idioma=1&FecInicial=1985/03/26&FecFinal=2020/08/19>
- BCCR (2020). *Tasa libor 3 meses*. Recuperado de, <https://gee.bccr.fi.cr/indicadoreseconomicos/Cuadros/frmVerCatCuadro.aspx?idioma=1&CodCuadro=%20337>
- BCR (S.f.). *Fideicomisos*. Recuperado de, <https://web.bancobcr.com/personas/otros%20productos%20y%20servicios/Fideicomisos.html>
- Bisquerra R. (2004). *Metodología de la investigación*. Segunda edición. Editorial la Muralla S.A.
- Calzada Díaz H. (2018). *¿Qué es la cobertura financiera?*, Recuperado de, <https://www.rankia.mx/blog/como-comenzar-invertir-bolsa/3981630-que-cobertura-financiera>
- Cervantes H. (2005). *Consejos Prácticos sobre el contrato Individual de Trabajo*. 6ta reimpresión. México. Ediciones Fiscales ISEF
- Coll Morales F. (2020). *Obra Pública*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/obra-publica.html>

- Coll Morales F. (2020). *Riesgo Económico*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/riesgo-economico.html>
- Conceptodefinicion.de (2019). *Definición de Peaje*. Recuperado de: <https://conceptodefinicion.de/peaje/>
- Conceptodefinicion.de (2020). Definición de Financiamiento. Recuperado de: <https://conceptodefinicion.de/financiamiento/>
- Corsi G., Esposito E. (2006). *Glosario sobre la teoría social de Niklas Luhmann*. Primera reimpresión. Traducido por Miguel Romero Pérez. México. Universidad Iberoamericana.
- Díaz J.G. (1999). *Macroeconomía: Primeros conceptos*. Barcelona. Editorial Antoni Bosch S.A
- Enciclopedia Jurídica (2020). *Peaje*. Recuperado de, <http://www.encyclopediia-juridica.com/d/peaje/peaje.htm>
- Escoto R. (2007). *Banca Comercial*. Segunda reimpresión. Costa Rica. EUNED
- Fernández Á. (2004). *Investigación y técnicas de mercado*. ESIC Editorial.
- Gaitán J.A., Mantilla F. (2007). La terminación del contrato: *Nuevas Tendencias del Derecho comparado*. Bogotá. Universidad del Rosario.
- García Dihigo, J. (2016). *Metodología de la investigación para administradores*. Bogotá, Colombia: Ediciones de la U. Recuperado de <https://elibro.net/es/ereader/ulatinacr/70269?page=13>
- Garcidueñas B. (2016). *El impacto del derecho de vía en el desarrollo de infraestructura*. Recuperado de, <https://auren.com/mx/blog/el-impacto-del-derecho-de-via-en-el-desarrollo-de-infraestructura/#:~:text=El%20Derecho%20de%20v%C3%ADa%20se,carretera%20y%20sus%20servicios%20auxiliares>.
- Gitman L.J., Joehnk M.D. (2005). *Fundamentos de inversion*. Pearson Educación S.A, Madrid.
- Gómez D., López J.M. (2002). *Riesgos financieros y operacionales internacionales*. Madrid. Editorial ESIC.
- Hernández, S. R., Fernández, C. C., & Baptista, L. M. D. P. (2010). *Metodología de la investigación* (5a. ed.). Recuperado de, <https://ebookcentral.proquest.com>
- Hernández Sampieri R. (2014). *Metodología de la investigación*”, 6ta Edición. México. Mc Graw Hill Education,

- Herrera L.M. (2014). *Vecinos presentan al gobierno plan para vía San José-San Ramón*. Periódico La Nación. Recuperado de, <https://www.nacion.com/el-pais/vecinos-presentan-al-gobierno-plan-para-via-san-jose-san-ramon/NP4YUGWULFCVZBFEDNCMQJK6LA/story/>
- Herrera L.M., Herrera M. (2014). *Gobierno pagó \$28.5 millones a brasileña OAS por fallida concesión de vía San José-San Ramón*. Periódico La Nación. Recuperado de, <https://www.nacion.com/el-pais/gobierno/gobierno-pago-285-millones-a-brasilena-oas-por-fallida-concesion-de-via-a-san-ramon/QHADTKAUVZBWHCUDGW2H6345UM/story/>
- Investigadores (2020). *Fuentes de Información primarias, secundarias y terciarias*. Recuperado de: <https://tecnicasdeinvestigacion.com/fuentes-de-informacion-primaria-y-secundaria-y-terciaria/>
- Iluminada Ventura P. (2018). *Fideicomiso público: instrumento jurídico-financiero para la ejecución de políticas públicas en la República Dominicana, 2012-2016*. Madrid. Tesis Doctoral. Universidad Autónoma de Madrid. Recuperado de, <https://eprints.ucm.es/49481/1/T40337.pdf>
- Lascala J. H. (2005). *Práctica del fideicomiso*. Primera Reimpresión. Buenos Aires. Editorial Astrea.
- Loría M., Martínez J. (2017). *La infraestructura vial en Costa Rica: desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas*. Costa Rica. Visión Costa Rica, Academia de Centroamérica. Recuperado de, <https://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2017/12/PV-04-17.pdf>
- Luna A. (2005). Régimen legal y fiscal del fideicomiso. México. Ediciones Fiscales ISEF.
- Madrigal M., Brenes P. (2017). *El fideicomiso como contrato jurídico incluido en la Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José- San Ramón y sus Radiales, mediante fideicomiso N°9292 del 23 de febrero de 2015. A una nueva alternita para el cumplimiento del interés público. Evaluación crítica sobre la legislación y tramitación administrativa costarricense*. Costa Rica. Tesis para licenciatura. Universidad de Costa Rica. Recuperado de, https://iij.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/monserrath_madrigal_zuniga_tesis_completa.compressed_109.pdf
- Martínez A. (2020). *Definición de Riesgo*. Recuperado de <https://conceptodefinicion.de/riesgo/>
- Moscote Flores O. (2013). *Elementos de Estadística en Riesgo Financiero*. Ediciones USTA.

- Muñoz F. (2017). *Fallida concesión con OAS para carretera a San Ramón; otro de los casos desestimados que revisará la Fiscalía*. Radio Monumental. Recuperado de, <http://www.monumental.co.cr/2017/10/21/fallida-concesion-con-oas-para-carretera-a-san-ramon-otro-de-los-casos-desestimados-que-revisara-la-fiscalia/>
- Namakforoosh. (2000). *Metodología de la Investigación*. Segunda edición. México. Limusa Noriega Editores.
- N/A. (1994) *Ley N°7404: Ley General de Concesión de Obra Pública*. Asamblea Legislativa de Costa Rica. Recuperado de, http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=14128&nValor3=15170&strTipM=TC
- N/A. (12 de octubre de 2010). *La Concesión de Obra Pública*. Periódico La Nación. Recuperado de, <https://www.nacion.com/archivo/la-concesion-de-obra-publica/UVMOLKXO2ZEDFM7IW6FAQDRK5E/story/>
- N/A. (2 de junio de 2017). *¿Cómo financiar la carretera San José- San Ramón?* Periódico La Nación. Recuperado de, <https://www.nacion.com/opinion/foros/como-financiar-la-carretera-san-jose-san-ramon/OTQPJ6FKGZC4HHV4DZYAUG44LA/story/>
- Olano R. (2019). *Análisis crítico del fideicomiso peruano, entendiendo su tratamiento impositivo de renta*. Perú. Tesis para Magíster en Derecho Tributario. Pontificia Universidad Católica del Perú. Recuperado de, http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/14141/OLANO_ROMERO_RODRIGO1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Pedrosa S.J. (2015). *Activo subyacente*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/activo-subyacente.html>
- Pedrosa S.J. (2016). *Riesgo de tipo de interés*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/riesgo-tipo-interes.html>
- Pedrosa S.J. (2016). *Riesgo de tipo de cambio*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/riesgo-tipo-cambio.html>
- Pedrosa S.J. (2016). *Mercado de futuros*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/mercado-de-futuros.html>
- Pedrosa S.J. (2016). *Riesgo de mercado*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/riesgo-de-mercado.html>

- Perdomo A. (1998). *Planeación Financiera*. Cuarta Edición. México DF. ECAFSA.
- Pérez Barbeito, J. (2014). *Finanzas internacionales: cómo gestionar los riesgos financieros internacionales*. Editorial Universidad de Santiago de Chile.
- Presidencia. (3 de febrero de 2016). *Mopt avanza en constituir fideicomiso San José- San Ramón*. Recuperado de, <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2016/02/mopt-avanza-en-constituir-fideicomiso-san-jose-san-ramon/>
- Presidencia. (12 de febrero de 2016). *Carretera San José- San Ramón iniciaría construcción de obras en el 2017*. Recuperado de, <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2016/02/carretera-san-jose-san-ramon-ya-cuenta-con-fiduciario/>
- Presidencia. (19 de setiembre de 2019). *Fideicomiso ruta uno contratará primeras obras de la carretera San José- San Ramón*. Recuperado de, <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/09/fideicomiso-ruta-uno-contratar-primeras-obras-de-la-carretera-san-jose-san-ramon/>
- Presidencia. (18 de diciembre de 2019). *Consortio de capital costarricense estará a cargo de primeras obras en San José- San Ramón*. Recuperado de, <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2019/12/consorcio-de-capital-costarricense-estara-a-cargo-de-primeras-obras-en-san-jose-san-ramon/>
- Presidencia. (11 de febrero de 2020). *Firmado primer contrato de cinco obras de la ruta San José- San Ramón*. Recuperado de, <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2020/02/firmado-primer-contrato-de-cinco-obras-de-la-ruta-san-jose-san-ramon/>
- Procuraduría General de la República (2012). Reglamento de los Derechos de Vía y Publicidad Exterior N° 29253-MOPT. Recuperado de, http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=45853&nValor3=48340&strTipM=TC
- Real Academia Española (s.f). *Fiduciario*. Recuperado de, <https://dle.rae.es/fiduciario>
- Riquelme M. (2020). *Metodología de la investigación*. Recuperado de, <https://www.webyempresas.com/metodologia-de-la-investigacion/#Sujeto>
- Rodríguez J. (2019) ¿Qué es un activo subyacente y cómo se clasifica? Recuperado de, <https://www.rankia.co/blog/analisis-colcap/4330198-que-activo-subyacente-como-clasifica>

- Rojas P. (2019). OAS creó contratos ficticios en Costa Rica para ganar dinero y pagar sobornos. CR Hoy Noticias. Recuperado de, <https://www.crhoy.com/nacionales/oas-creo-contratos-ficticios-en-costa-rica-para-ganar-dinero-y-pagar-sobornos/>
- Rojas Soriano R. (1988). *Investigación Social: Teoría y Praxis*. México. Editorial Plaza y Valdes
- Romero J.E. (2002). *Derecho Administrativo Especial: contratación administrativa*. Costa Rica. EUNED.
- Rosso, Aberto P. y Uriarte, Carlos María (2003) *Financiamiento agropecuario*. IICA.
- Ruta Uno. Contrato de fideicomiso corredor vial San José- San Ramón y sus radiales (2016). Recuperado de, <https://www.rutauno.cr/nosotros/marco-legal>
- Ruta Uno. Adenda N° 1 al Contrato de fideicomiso corredor vial San José- San Ramón y sus radiales (2016). Recuperado de, <https://www.rutauno.cr/nosotros/marco-legal>
- Ruta Uno. (11 de febrero de 2020). *Firmado primer contrato de cinco obras de la ruta San José- San Ramón*. Recuperado de, <https://www.rutauno.cr/noticias/firmado-primer-contrato-de-cinco-obras-de-la-ruta-san-jose-san-ramon>
- Santander Corporativas (2020). *Cobertura a variaciones a tasa de interés*. Argentina. Recuperado de, <https://www.santander.com.ar/banco/online/corporativas/tesoreria/derivados/instrumentos-para-la-cobertura-a-variaciones-a-tasadeinteres>
- Schiffman L., Kanuk L. (2005). *Comportamiento del consumidor*, 8va Edición. Pearson Education
- Sevilla A. (2016). Cobertura Financiera. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/cobertura-financiera.html>
- Sevilla A. (2015). Inflación. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/inflacion.html>
- Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2015). *Ley N° 9292 Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso*. Recuperado de, http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=79249&nValor3=100148&strTipM=TC
- Torres B., Augusto C. (2006). *Metodología de la investigación. Para administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Segunda Edición. México. Pearson Educación.
- Venegas F. (2008). *Riesgos Financieros y económicos: Productos derivados y decisiones económicas bajo incertidumbre*. II Edición. CENGAGE Learning. México

Villalobos A. (2019). “*Gestión financiera del proyecto hidroeléctrico Cariblanco por parte del Banco Nacional en el período 2003-2018*”. Costa Rica. Tesis para licenciatura en finanzas. Universidad Latina

Vizcaino I. (2017). *Bernardo Soto: La gloria se perdió en el camino*. Periódico La Nación. Recuperado de, <https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/bernardo-soto-la-gloria-se-perdio-en-el-camino/SW2LQTFKREIRFSNS3S65MH2LU/story/>

Westreicher G. (2018). *Collar Swap*. Recuperado de, <https://economipedia.com/definiciones/collar-swap.html>

Anexos

Anexo. 1. Correo del Crai

Luis Miranda

29 jun 2020, 02:37 via System

Buenas tardes,

Efectivamente la tesis se por el momento solo puede ser consultada de forma presencial en la biblioteca de campus Heredia, por lo que no es posible el prestamo en este instante por cuestiones de la crisis sanitaria nacional.

Las autoridades de la universidad están valorando la reapertura de las bibliotecas y la reactivación de los préstamos de materiales impresos. Conservaremos su contacto y en cuanto tengamos información al respecto le estaremos comunicando.

Mi recomendación es que consultes otro tipo de material que tienes disponible desde las bases de datos, por ejemplo ProQuest One, donde podrás encontrar tesis y tesinas a nivel internacional.

Cualquier duda o consulta, será un gusto ayudarle.

Consulta:

29 jun 2020, 03:07 via Correo electrónico

Tesis

This email is sent from Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación in relationship to ticket #5347748.

[Read our privacy policy.](#)

↩ Responder

↩ Responder a todos

➡ Reenviar

Anexo. 2. Cuestionario aplicado a la UESR

Cuestionario (UESR-Mopt-Conavi)

Un saludo respetuoso, mi nombre es Sebastián Salazar Bustamante, soy estudiante de licenciatura con énfasis en Finanzas de la Universidad Latina de Costa Rica, estoy desarrollando mi Trabajo Final de Graduación sobre el siguiente tema: **“Los riesgos financieros por tipo de cambio y de las tasas de interés referente al financiamiento por fideicomiso para el proyecto del corredor vial San José-San Ramón”**. Para lograrlo le solicito su ayuda con responder el siguiente cuestionario:

- 1) ¿Para el desarrollo del proyecto se ha considerado que lo hagan: empresas nacionales _____ internacionales _____ o ambas _____
- 2) El tiempo años establecido de entrega del proyecto es de: _____ años
- 3) En caso de que no se cumpla el tiempo establecido de entrega, ¿En qué porcentaje se aumenta el costo del proyecto: _____%?
- 4) ¿Cuántos peajes habría entre San José Y San Ramón? ¿Cuál sería el costo de cada uno?
- 5) ¿Cuál es el ingreso esperado proyectado mensual de los peajes y zonas anexas a la autopista con fines comerciales?:
Peajes: en ₡ _____ en \$ _____
Zonas comerciales: en ₡ _____ en \$ _____
- 6) Al ser los ingresos en colones, ¿Cuál es el tipo de cambio que se utilizarían ₡ _____ / \$
- 7) ¿Con base en qué criterios se utilizará ese tipo de cambio?
- 8) ¿En cuántos años se piensa recuperar la inversión? _____ años
- 9) ¿A partir de cuántos años se deben hacer mejoras en la carretera _____ años?
- 10) ¿En cuánto se ha estimado el costo de mantenimiento por año \$ _____ año?
- 11) A su criterio, ¿Cuáles son los principales riesgos financieros que presenta el financiamiento de esta obra?

Anexo. 3. Cuestionario aplicado a la UAP

Cuestionario (UAP-Esfera)

Un saludo respetuoso, mi nombre es Sebastián Salazar Bustamante, soy estudiante de licenciatura con énfasis en Finanzas de la Universidad Latina de Costa Rica, estoy desarrollando mi Trabajo Final de Graduación sobre el siguiente tema: **“Los riesgos financieros por tipo de cambio y de las tasas de interés referente al financiamiento por fideicomiso para el proyecto del corredor vial San José-San Ramón”**. Para lograrlo le solicito su ayuda con responder el siguiente cuestionario:

- 1) ¿Cuál es el monto final aprobado para el fideicomiso?
- 2) ¿Las OBIS están contempladas en el monto aprobado por el fideicomiso?
- 3) ¿Cuáles son las fuentes de financiamiento consideradas?
- 4) ¿Se ha contemplado financiar la obra a través del Fondo de Pensiones? Sí____, No____
¿por qué?
- 5) ¿Se cuenta con una estructura de tasas de interés para cada una de las fuentes de financiamiento, cuál es el promedio____%?
- 6) ¿Existen coberturas sobre variaciones en el tipo de cambio?, Sí____, NO____, ¿por qué?
- 7) Si la respuesta anterior es **SÍ** ¿Cuáles son esas coberturas?
- 8) ¿Se han estimado montos anuales para mantenimiento de la carretera? Sí____, NO____,
¿Cuál es el monto?
- 9) ¿Cuál tipo de cambio, colones a dólares, es el utilizado en la evaluación del proyecto?
₡ _____ / \$?
- 10) ¿Qué herramientas financieras se utilizarán para controlar las tasas de interés? Explique:
- 11) A su criterio, ¿Cuáles son los principales riesgos financieros que presenta el financiamiento de esta obra pública?

Anexo. 4. Correo de la UAP del Banco de Costa Rica

Tema Tesis > Recibidos x

Fideicomiso Ruta Uno <fideicomiso@rutauno.cr>
para mí ▾

vie., 19 jun. 9:39 ★

Buenos días Estimado Sebastián,

Hemos consultado al responsable del área de negocios del Fideicomiso Ruta Uno sobre la posibilidad de considerar el tema de tesis que usted nos sugiere, quien manifiesta que, lamentablemente, dada la sensibilidad de la información que se solicita y considerando que se trata de un trabajo académico, que puede ser divulgado, exponiendo información confidencial y muy sensible del Fideicomiso; considera que, por el momento, no es oportuno ni pertinente comprometer al Fideicomiso en ese tema particular, toda vez que, es muy posible que la información que usted requiera de la fuente primaria esté muy limitada y, por lo tanto, no pueda contar con los insumos necesarios para el desarrollo de su proyecto de tesis.

Esperando su comprensión a esta decisión, se despide, atentamente.

Fideicomiso Ruta Uno.

Fideicomiso Ruta Uno

Corredor Vial San José – San Ramón

T. [+506] 2211-1112 Ext. 12200

rutauno.cr | fb.com/Ruta1CR



FIDEICOMISO RUTA UNO OPERADO POR BCR

Anexo. 5. Tabla de promedios de tasa básica pasiva y tasa libor

Tasa Básica Pasiva	
AÑO	Tasa promedio
1981	21,00
1982	21,80
1983	23,12
1984	18,71
1985	20,00
1986	19,70
1987	20,50
1988	23,40
1989	23,16
1990	26,67
1991	31,87
1992	19,63
1993	20,38
1994	24,30
1995	31,20
1996	24,22
1997	20,88
1998	20,25
1999	22,00
2000	17,14
2001	15,08
2002	17,15
2003	15,69
2004	13,87
2005	15,23
2006	13,88
2007	7,89
2008	7,40
2009	11,05
2010	7,93
2011	7,50
2012	9,70
2013	6,95
2014	6,89
2015	6,73
2016	5,20
2017	5,24
2018	5,92
2019	5,97
2020	4,13

Tasa Libor	
AÑO	Tasa promedio
1996	3,90
1997	4,06
1998	3,93
1999	3,85
2000	3,80
2001	2,64
2002	1,26
2003	0,84
2004	1,14
2005	2,48
2006	3,57
2007	3,67
2008	2,03
2009	0,48
2010	0,24
2011	0,23
2012	0,29
2013	0,18
2014	0,16
2015	0,22
2016	0,51
2017	0,86
2018	1,59
2019	1,61
2020	0,58

Tasa histórica promedio (TBP)	16,39
-------------------------------	-------

Tasa promedio últimos 11 años (TBP)	6,56
-------------------------------------	------

Tasa histórica promedio (Libor)	1,84
---------------------------------	------

Tasa promedio últimos 11 años (Libor)	0,59
---------------------------------------	------

Fuente: BCCR

Anexo. 6. Tabla de montos llevados a valor presente

Fórmula	Detalle	Monto original	Valor Presente	Tasa usada	
M=C*(1+i)ⁿ	Costo de la obra	¢82 000 000,00	¢746 389 890 635,39	16,39	TBP
	Contrato 1er constructora	¢34 400 000,00	¢313 119 661 437,29	16,39	TBP
	Indemnización OAS	\$35 000 000,00	\$36 260 875,93	0,59	LIBOR
	Costo de la obra con conseción a OAS en 2013	\$524 000 000,00	\$546 088 764,42	0,59	TBP
	Costo de OBIS en 2019	\$65 000 000,00	\$65 384 538,75	0,59	LIBOR
Contrato original	Pago mensual a fiduciario en etapa pre-operativa	\$75 000,00	\$76 338,99	0,59	LIBOR
	Pago mensual a Fiduciario en etapa constructiva	\$70 000,00	\$71 249,72	0,59	LIBOR
	Pago mensual a Fiduciario en etapa operativa	\$65 000,00	\$66 160,45	0,59	LIBOR
Honorarios Fiduciario	Pago mensual a fiduciario en etapa pre-operativa	\$31 069,00	\$31 623,68	0,59	LIBOR
	Pago mensual a Fiduciario en etapa constructiva	\$37 173,00	\$37 836,65	0,59	LIBOR
	Pago mensual a Fiduciario en etapa operativa	\$38 282,00	\$38 965,45	0,59	LIBOR
Remuneración por servicios UAP	Pago mensual a fiduciario en etapa pre-operativa	\$147 738,00	\$150 070,23	0,59	LIBOR
	Pago mensual a Fiduciario en etapa constructiva	\$156 615,00	\$159 411,07	0,59	LIBOR
	Pago mensual a Fiduciario en etapa operativa	\$163 609,00	\$166 529,94	0,59	LIBOR

Anexo. 7. Aval de trabajo final (Carta Tutor)

Heredia, 04 de setiembre de 2020

Señores

Miembros del Comité de Trabajos Finales de Graduación

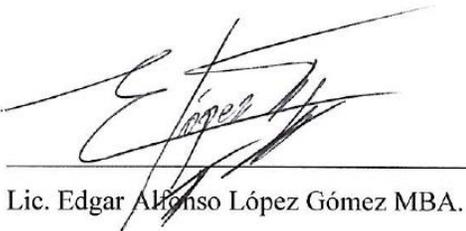
Presente

Estimados señores:

He revisado y corregido el Trabajo Final de Graduación, denominado **Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso para el proyecto de la carretera San José-San Ramón**, para ser ejecutado en el II cuatrimestre del año 2020, por el estudiante: **Sebastián Salazar Bustamante**, como requisito para que el citado estudiante pueda optar por el grado de **Licenciatura en Administración de Negocios, con énfasis en Finanzas**.

Considero que dicho trabajo cumple con los requisitos de forma y de contenido exigidos por la Universidad, y por tanto lo recomiendo para su defensa oral ante el Consejo Asesor.

Suscribe cordialmente,



Lic. Edgar Alfonso López Gómez MBA.

Anexo. 8. Aval de trabajo final (Carta lector)

Heredia, 04 de setiembre de 2020

Señores
Miembros del Comité de Trabajos Finales de Graduación
Universidad Latina de Costa Rica

Estimados señores:

He revisado y corregido el Trabajo Final de Graduación denominado: “**Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso para el proyecto de la carretera San José-San Ramón**”, para ser ejecutado en el II cuatrimestre del año 2020, elaborado por el estudiante Sebastián Salazar Bustamante, cédula 1-1566-0132 como requisito para que el citado estudiante pueda optar por el grado de **Licenciatura en Administración de Negocios con énfasis en Finanzas**.

Considero que dicho trabajo cumple con los requisitos de forma y de contenido exigidos por la Universidad, y por tanto lo recomiendo para su defensa oral ante el Consejo Asesor.

Suscribe cordialmente,

ALCIDES
VARGAS
PACHECO
(FIRMA)



Digitally signed by
ALCIDES VARGAS
PACHECO (FIRMA)
Date: 2020.09.02
09:22:41 -06'00'

MBA Alcides Vargas Pacheco
Cédula: 1 0474 0610
Lector

Anexo. 9. Carta de aprobación filóloga

San José, agosto de 2020

MRC 253

Sres.

Universidad Latina de Costa Rica
Facultad de Ciencias Empresariales y Hospitalidad
Escuela de Administración de Negocios
SD

Estimados señores:

Leí y corregí el trabajo final de graduación denominado: *Estudio técnico sobre los riesgos financieros del Fideicomiso para el proyecto de la carretera San José-San Ramón*, elaborado por el estudiante: Sebastián Salazar Bustamante, para optar por la Licenciatura en Administración de Negocios con Énfasis en Finanzas.

Corregí el trabajo en aspectos, tales como: construcción de párrafos, vicios del lenguaje que se trasladan a lo escrito, ortografía, puntuación y otros relacionados con el campo filológico, desde ese punto de vista considero que está listo para ser presentado como Trabajo final de graduación; por cuanto cumple con los requisitos establecidos por la Universidad.

Suscribe de Ustedes cordialmente,


M. Sc. Isaura Murillo R.
Carné: 027472

Asociación Costarricense de Filólogos
Colegio de Licenciados y Profesores (COLYPRO)