

SESIÓN 6282-2025

Acta de la sesión ordinaria seis mil doscientos ochenta y dos - dos mil veinticinco, celebrada virtualmente por la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica, a partir de las diecisiete horas con treinta y tres minutos del miércoles veinticuatro de setiembre de dos mil veinticinco, con la participación de sus miembros: Róger Madrigal López, presidente del Banco Central de Costa Rica, Marta Soto Bolaños, vicepresidente de la Junta Directiva, Max Soto Jiménez, Silvia Charpentier Brenes, Jorge Guardia Quirós y Juan Andrés Robalino Herrera; así como con la de los funcionarios: Pablo Villalobos González, gerente del Banco Central de Costa Rica, Iván Villalobos Valerín, director de la División Asesoría Jurídica, José Joaquín Vargas Guerrero, auditor interno, Alonso Alfaro Ureña, economista jefe del Banco Central de Costa Rica, Bernardita Redondo Gómez, directora de la División Gestión de Activos y Pasivos, Henry Vargas Campos, director de la División Análisis de Datos y Estadísticas, Celia Alpízar Paniagua, secretaria general interina, Eduardo Jiménez Murillo, funcionario del Departamento Gestión de Riesgos y Cumplimiento, adscrito a la Junta Directiva, y Mariano Segura Ávila, asesor de la Presidencia del Banco Central.

De igual manera, participaron en la sesión, en calidad de invitados los señores, Betty Sánchez Wong, directora del Departamento de Análisis y Asesoría Económica, adscrito a la División Económica, Juan Carlos Quirós Solano, Bernal Laverde Molina y Guillermo Picado Abarca, funcionarios de dicha división.

ARTÍCULO 1. *Constancia de: a) reunión de trabajo, b) participación remota, y c) inasistencia.*

Se deja constancia de que esta sesión ordinaria inició a las diecisiete horas con treinta y tres minutos, debido a que los miembros de la Junta Directiva realizaron una reunión de trabajo desde las diecisiete horas y hasta las diecisiete horas con treinta minutos, esto con el fin de analizar temas relacionados con el quehacer de la Autoridad Monetaria.

Por otro lado, se deja constancia de que esta sesión ordinaria se realizó con la participación del señor Róger Madrigal López, quien se encontraba en el despacho de la Presidencia del Banco Central de Costa Rica y la participación remota de los señores: Marta Soto Bolaños, Max Soto Jiménez, Silvia Charpentier Brenes, Jorge Guardia Quirós y Juan Andrés Robalino Herrera, integrantes de la Junta Directiva, en cumplimiento de los requisitos de seguridad jurídica y tecnológica señalados por la Procuraduría General de la República en su dictamen C-298-2007, del 28 de agosto de 2007, así como lo indicado por la División Asesoría Jurídica del Ente Emisor, en el oficio AJ-482-2008, del 22 de julio de 2008, relativos a sesiones virtuales de juntas directivas de entidades públicas.

También, participaron virtualmente los señores: Pablo Villalobos González, Iván Villalobos Valerín, José Joaquín Vargas Guerrero, Alonso Alfaro Ureña, Bernardita Redondo Gómez, Henry Vargas Campos, Celia Alpízar Paniagua, Eduardo Jiménez Murillo y Mariano Segura Ávila. Adicionalmente, se deja constancia de que el señor Rudolf Lücke Bolaños, ministro de Hacienda; no participó en esta oportunidad. Además, don Carlos Mora Gómez, director interino del Departamento Gestión de Riesgos y Cumplimiento, no participó en esta ocasión, el señor Eduardo Jiménez Murillo, funcionario de ese departamento, lo sustituyó; su conexión se consigna en el artículo 5 de esta acta.

Por último, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 56, de la *Ley General de la Administración Pública*, Ley 6227, los miembros de la Junta Directiva verificaron que la grabación de la sesión se encontraba en curso. Al respecto se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Buenas tardes, compañeros. Damos inicio a la sesión ordinaria 6282-2025 de hoy miércoles 24 de setiembre de 2025. Por favor, solicito a los compañeros que verifiquen que hay un indicador en sus pantallas, de que hay una grabación en curso. Yo la observo, doña Marta la observa, don Max, don Jorge, don Juan; doña Silvia, ¿usted? Voy a darle un momentito a doña Silvia.

Doña Celia, ¿usted está tratando de comunicarse con doña Silvia?

SRA. CELIA ALPÍZAR PANIAGUA:

Sí, señor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Iván, nosotros podemos proceder... ahí está doña Silvia. Hola doña Silvia, queremos ver si usted puede ver el indicador de que hay una grabación, sí, lo afirma. Entonces, los seis miembros de la Junta confirmamos que en nuestros equipos hay un indicador de que hay una grabación en curso. Muchas gracias”.

ARTÍCULO 2. *Aprobación del orden del día.*

De inmediato, la Junta Directiva entró a conocer el orden del día. Sobre este asunto, se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Procedemos, seguidamente, a la aprobación del orden del día, no tengo observaciones, ¿no sé si algún miembro de Junta tiene observaciones sobre el orden del día?

Entonces, los que estemos de acuerdo, por favor, manifestémoslo. Doña Marta, don Max, don Jorge, don Juan, doña Silvia, mi persona, seis miembros presentes, seis miembros a favor del orden del día”.

La Junta Directiva,

convino en:

aprobar el orden del día.

Adicionalmente, se deja constancia de que, en los asuntos relacionados con la Presidencia, los demás miembros de la Junta Directiva, la Gerencia y la Auditoría Interna, la Junta Directiva aprobó una solicitud de vacaciones del presidente del Banco Central de Costa Rica para el lunes 20 de octubre de 2025.

ARTÍCULO 3. *Aprobación de los proyectos de las actas de las sesiones 6280-2025 y 6281-2025.*

A continuación, la Junta Directiva conoció el asunto relativo a la aprobación de las actas de las sesiones 6280-2025 y 6281-2025, celebradas el 17 y 18 de setiembre de 2025, respectivamente.

Al respecto, se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Seguidamente, lo que corresponde es revisar la aprobación de los proyectos del acta -voy a ir en orden- del acta 6280-2025, del 17 de setiembre de 2025. Yo envié unas cosas menores de forma, no sé si algún otro compañero tiene algo que quiera aclarar o decir, si no procedemos al voto.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Yo mande unas pequeñas observaciones, también.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Yo también.

SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:

Yo también.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Excelente. Entonces, dada la... que se incluyan esas observaciones de los compañeros, entendería que son, básicamente, observaciones de forma, procedo a solicitar el voto del acta de la sesión 6280. Los que estemos de acuerdo, por favor, indiquémoslo. Doña Marta, don Max, don Jorge, don Juan, doña Silvia, mi persona, aprobado.

Seguidamente, solicito el criterio de ustedes para la aprobación del acta de la sesión 6281, del jueves 18 de setiembre del 2025. Igualmente, pequeñas cosas de forma, le envié a doña Celia, no sé si alguien tiene otro comentario u observación que quiera hacer. No, es un acta más corta, 24 páginas.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Yo mandé observaciones a doña Celia.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto, muy bien, entonces, para que sean incorporadas. Así lo anterior, solicito su voto para la aprobación del acta 6281, los que estemos de acuerdo, por favor. Doña Marta, don Max, don Jorge, don Juan, doña Silvia, mi persona, aprobada el acta de la sesión 6281, del jueves 18 de setiembre del 2025”.

La Junta Directiva

resolvió:

aprobar las actas de las sesiones 6280-2025 y 6281-2025, celebradas el 17 y 18 de setiembre de 2025, respectivamente, cuyos proyectos digitales se distribuyeron con anterioridad a los miembros de la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica.

ARTÍCULO 4. *Solicitud de vacaciones del presidente del Banco Central de Costa Rica para el 20 de octubre de 2025.*

Hizo uso de la palabra el señor **Róger Madrigal López**, presidente de la Junta Directiva, para comentar lo que se transcribe de inmediato:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Consulta ahora, estamos en el asunto tres. ¿La Auditoría Interna tiene alguna pregunta, comentario, observación? Don José Joaquín.

SR. JOSÉ JOAQUÍN VARGAS GUERRERO:

No, señor, ninguna. Muchas gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Pablo Villalobos, ¿la Gerencia?

SR. PABLO VILLALOBOS GONZÁLEZ:

Buenas tardes, no. Muchas gracias, don Róger, no hay nada.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muy bien. Y, ¿algún otro miembro de Junta Directiva? No.

Vean, en mi caso, yo voy a hacer una solicitud y eso tiene que... necesito de la aprobación de ustedes. Ustedes saben que, en el caso del presidente del Banco, cuando necesita vacaciones, cuando va a hacer uso de su tiempo de vacaciones, quien le concede las vacaciones es la Junta. La semana del domingo 12 al domingo 19, es la semana que están las reuniones, lo que llaman las reuniones de otoño en el Fondo Monetario. Usualmente yo me quedo un día más, que debería ser el día de viaje, pero no importa, ese es un costo que lo acepto, para poder disfrutar el domingo tengo que pedir vacaciones. Entonces, pido vacaciones el lunes 20, para poder tener, disfrutar el..., poder descansar el domingo 19. Entonces, solicito vacaciones. ¿Cómo se procede en estos casos, don Iván?

SR. IVÁN VILLALOBOS VALERÍN:

Disculpe. No, yo creo que sí, sería pedir las vacaciones y que se las apruebe la Junta, no hay como más espacios. De lo que le entendí, al menos, don Róger.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perdón, ¿qué no me entendió?

SR. IVÁN VILLALOBOS VALERÍN:

No, yo le entendí que usted quiere tomar unos días extras de vacaciones.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Un día, el día de viaje, el día que regreso al país, que sea un día de vacaciones, que se me cuente como un día de vacaciones.

SR. IVÁN VILLALOBOS VALERÍN:

Sí, porque [...].

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Tendría que volver el domingo.

SR. IVÁN VILLALOBOS VALERÍN:

Sí, eso es algo que sucede acá. Y usted lo que dice, es que quiere descansar el domingo, entonces,

para venirse el lunes necesita un permiso, perdón, necesita tener una justificación, en este caso es que usted va a pedir vacaciones para volver.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Exactamente.

SR. IVÁN VILLALOBOS VALERÍN:

Sí, es viable, eso tenemos que revisarlo porque yo también tengo la idea de que volver un día que no es hábil y que lo obliguen a uno, también puede haber un problema. Sin embargo, esas son las reglas que siempre ha sostenido la Contraloría, no tengo el detalle de por qué es así, pero siempre han sido así las reglas.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Entonces, les solicito un día de vacaciones a ustedes, no sé si están de acuerdo. Doña Marta dice que sí, don Max dice que sí, don Jorge dice que sí, don Juan dice que sí, yo no puedo votar, me tengo que abstener y doña Silvia, ¿qué dice? Doña Silvia, viera que se ve muy oscuro.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Yo sé, deme un momentito para cambiarme, es que andaba buscando agua.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Yo estoy de acuerdo, voto que sí, pero me gustaría dejar una nota discordante con la práctica usual. A mí me parece que obligar a una persona a tomar vacaciones un día feriado es contrario a los derechos del trabajador y a mí me parece que eso debería de revisarse. No estoy de acuerdo en que sea así.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Ni modo. Doña Silvia, estábamos votando a ver si usted estaba a favor o en contra de que tome un día de vacaciones. ¿Está a favor?

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

De acuerdo.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Entonces, por cinco miembros de los seis presentes, se aprueba el día de vacaciones. Y le pido la firmeza a los compañeros, para que quede en firme. Doña Marta dice que sí, don Max, don Jorge, don Juan, doña Silvia. Entonces, aprobado en firme, el día de vacaciones que estoy solicitando”.

La Junta Directiva

dispuso en firme:

autorizar al señor Róger Madrigal López, presidente del Banco Central de Costa Rica, para que disfrute parte de sus vacaciones el lunes 20 de octubre de 2025.

Se deja constancia de que el señor Róger Madrigal López, presidente del Banco Central, se abstuvo de votar el presente acuerdo por tratarse de un asunto de su interés personal.

Comunicar a: Presidente del Banco (c.a: Gerencia, Auditoría Interna, División

Servicios Compartidos y Departamento de Pagos y Cobros).

ARTÍCULO 5. *Solicitud del Instituto Costarricense de Ferrocarriles para que se autorice al Ministerio de Hacienda a contratar un endeudamiento con el Banco Centroamericano de Integración Económica, por USD 550 millones y con el Banco Europeo de Inversiones por USD 250 millones, para financiar el proyecto Construcción, equipamiento y puesta en operación de las Líneas 1 y 2 del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana.*

De conformidad con el orden del día, la Junta Directiva conoció el oficio DEC-0047-2025, del 22 de setiembre de 2025, suscrito por el señor Alonso Alfaro Ureña, economista jefe del Banco Central, por cuyo medio, remite un estudio relacionado con la solicitud formulada por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles para que se autorice al Ministerio de Hacienda a contratar un endeudamiento con el Banco Centroamericano de Integración Económica, por USD 550 millones, y con el Banco Europeo de Inversiones, por USD 250 millones, conducentes a financiar el proyecto “Construcción, equipamiento y puesta en operación de las Líneas 1 y 2 del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana”. Del mismo modo, se remite el proyecto de acuerdo que cabría adoptarse sobre el particular.

De la discusión de este asunto, se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Seguidamente, iríamos a asuntos de gestión, es la solicitud del Instituto Costarricense de Ferrocarriles para que se autorice al Ministerio de Hacienda a contratar un endeudamiento con el Banco Centroamericano de Integración por USD 550 millones y al Banco Europeo de Inversiones por USD 250 millones, para financiar el proyecto construcción, equipamiento y puesta en operación de las líneas uno y dos del sistema de tren rápido de pasajeros en la Gran Área Metropolitana, por el Incofer. Entonces, compañeros, muy bien, seguidamente, procedan.

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

Muchas gracias, don Róger. Va a presentar el señor Juan Carlos Quirós, adelante, Juan Carlos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Muchísimas gracias, muy buenas tardes. Sí, efectivamente ya indicaron cuál es la solicitud de endeudamiento en este caso, para que el Ministerio de Hacienda contrate un crédito externo, dos créditos externos con el BCIE y con el BEI, Banco Europeo de Inversiones, hasta por un monto de 550 millones y 250 millones, en ese orden, para financiar lo que es la construcción, equipamiento y puesta en operación de las líneas uno y de la línea dos del tren rápido de pasajeros en el Gran Área Metropolitana.

Este oficio nos llegó, el número de oficio en general fue 07-17, llegó el 5 de setiembre de este mes y planteaba, entre otras cosas, que la situación actual del tren no es la adecuada, actualmente se opera con tres líneas, indica Incofer con limitaciones en material rodante operado principalmente, muy contaminante, principalmente operado con *diesel*, se tiene 16 unidades, se indica también que, la infraestructura es de una sola vía, hay una baja cobertura y una poca frecuencia del servicio. Entonces, además, indican que, por el crecimiento del parque vehicular, esto ha generado mayor congestión en el Gran Área Metropolitana y también, implicaciones adversas en temas de contaminación.

El objetivo, específicamente, de esta operación es mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del

servicio de transporte ferroviario en la GAM, mediante una modernización integral del sistema con una implementación de doble vía electrificada, trenes modernos, señalización avanzada, estaciones renovadas y sustentabilidad, también.

Entre los principales beneficios que destacan en esa solicitud es que, este proyecto mejoraría lo que es el transporte público, generaría descongestión vial y mejora en productividad por esas, por la movilizaciones a puestos de trabajo, también la sostenibilidad ambiental y pública, reduciría emisiones de CO₂, inclusión social y seguridad, habría estaciones con accesibilidad y eso eventualmente, también, sería favorable en términos de reducción de accidentes, impactos socioeconómicos indirectos, mencionan también, ¿por qué? Por el tema del impulso de la actividad comercial, turismo y servicios y como mencionaba, integración de mercados laborales educativos en el Gran Área Metropolitana.

Esta solicitud del proyecto fue complementada con varios oficios. El de Mideplan, el DM-0764 que, establece la aprobación final para inicio de trámites para créditos públicos y obviamente, este tuvo sustento en el respectivo informe técnico, también, hubo nota por parte del Ministerio de Hacienda, dónde establecía el apoyo financiero al proyecto y también, se definía el criterio favorable sobre las condiciones financieras de la operación y en cuanto al servicio de la deuda. Y, hubo también, anexos a la solicitud, remitidos en correo electrónico del 6 de setiembre pasado y, hubo un intercambio, también, consultas por parte del Banco Central, las cuales fueron respondidas en estos correos, en correo electrónico en estas fechas.

Comentarles, para que tengan una visión integral del proyecto, este es el diseño técnico y operativo del proyecto, la longitud total de 52 kilómetros de vía férrea, doble, electrificada, serían 46,5 kilómetros de reconstrucción, pero, también, involucraría una nueva construcción de 5,5 kilómetros y esto ¿por qué?, porque se está centrando en este proyecto en dos líneas, la línea uno y la línea dos que de acuerdo con Incofer, son las líneas que representan actualmente mayor demanda y representarían, un potencial mucho mayor de demanda, pero, la línea uno sería desde Paraíso centro, pasaría por la estación del Atlántico con una nueva conexión a la estación del Pacífico, esto en San José y la línea dos, sería de la estación del Atlántico hasta la Alajuela, pero con extensión al centro de Alajuela.

En cuanto al material rodante, se establecen como 28 unidades de trenes eléctricos, cada uno con capacidad de 646 pasajeros, eso aproximadamente son como unos seis pasajeros por metro cuadrado, una velocidad máxima de operación de 70 kilómetros por hora. También, se definen nuevas estaciones, 26 estaciones nuevas y pretende rehabilitar cuatro estaciones, todas con accesibilidad universal y la estructura complementaria que aquí lo podrían ver, que tiene entre ellas subestaciones eléctricas, 29 puentes reconstruidos, dos puentes históricos que serían rehabilitados, ocho pasos a desnivel, en este caso, seis pasos ferroviarios y dos pasos carreteros.

Habría talleres y parqueaderos en las Cañas en Alajuela, situados estratégicamente, otro en Paraíso de Cartago y en la estación del Pacífico y como les mencionaba, con robustez la parte de sistemas tecnológicos. La frecuencia, en este caso, que se vislumbra es 10 minutos en hora pico y cada 15 o 20 minutos en horas valle y fines de semana garantizando de alguna manera un sistema, un servicio continuo, aproximadamente durante 20 horas.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Juan Carlos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

1 Sí, señor.

2
3 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

4 Perdone, es la curiosidad cuando leí el documento y no los quise interrumpir. Un tren con capacidad
5 para 645 pasajeros, ¿cuántos vagones son?

6
7 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

8 Son dobles, son dos dobles, Róger, sí.

9
10 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

11 ¿Qué quiere decir dos dobles? O sea, cuatro vagones.

12
13 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

14 Son dobles, son dos unidades por trayecto que se estarían generando. Cada trayecto lleva dos
15 vagones.

16
17 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

18 Y entonces, pero dice: ‘cada una con capacidad para 645 pasajeros’, no me imagino un vagón que
19 le quepan 322, 323 pasajeros.

20
21 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

22 Sí, de acuerdo con lo que comentan ellos, sí, efectivamente ese sería lo que ellos, los estándares que
23 se manejan actualmente son...

24
25 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

26 Puede ser que sea algo que no conozco, está bien. Tal vez, después me averigua por curiosidad,
27 porque sí tengo esa curiosidad. En un vagón pueden caber 70, 80 personas.

28
29 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

30 Sí, ese es el nivel que ellos establecen por estas, como le digo, unidades dobles para cada trayecto.

31
32 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

33 Perdón, eso no es un asunto de requerimiento especializado de transporte logístico, no le
34 corresponde a la División Económica meterse en eso, pero después averiguamos.

35
36 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

37 No se preocupe. Sí, señor. La tarifa proyectada es una tarifa promedio por trayecto de ¢1.245 para
38 iniciar cuando entre en operación. Es una estructura diferenciada por distancia, entonces, también
39 dependiendo hacia dónde usted se desplace y establecen una posible integración tarifaria con el
40 Sitgam que es este plan del sistema de integración de transporte en la Gran Área Metropolitana que
41 básicamente lo contemplaron en las proyecciones de demanda, que es del 2020 al 2035.

42
43 Las expropiaciones son del orden del 17% de la totalidad del proyecto y tienen planes de
44 reasentamiento, de expropiaciones, entonces, formalizados con respecto a este tema, con el fin de
45 no perjudicar la ejecución del proyecto. Este es el...

46
47 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

48 Juan Carlos.

49
50 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

1 Sí señor, adelante.

2
3 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

4 Creo que hay un detalle adicional, eso sí es importante porque afecta el tiempo. Lo que explican en
5 el documento es que el derecho de vía ha sido invadido, que dice que empresas de comunicación
6 han puesto postes y eso y que el proyecto contempla la reubicación de todo eso. Ahí [...] explicación, pero, es una explicación de hecho, pero al tener derecho de vía lo tiene el Estado, pero
7 hay que reubicar lo que está metido en eso.
8

9
10 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

11 Eso que menciona don Róger, es muy importante, por esa razón es que ellos tienen un plan de
12 adquisición, de adquisiciones predial, propiamente lo que usted muy bien menciona, que es
13 expropiaciones para poder desarrollar el proyecto y está la otra parte que es el plan de
14 reasentamiento involuntario que se da precisamente por esa invasión, que se ha dado a través, en el
15 tiempo. Entonces, esos dos planes ellos los contemplan para estos efectos.
16

17 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

18 Juan Carlos, pero...

19
20 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

21 Sí, doña Silvia.
22

23 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

24 ¿Cómo está? Buenas tardes.
25

26 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

27 Bien, muchas gracias.
28

29 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

30 Vamos a ver, en esto Mideplan recomienda al Incofer y al MOPT tomar medidas para la gestión
31 expedita de la asignación de recursos para estas expropiaciones. Aunque el MOPT aportara los
32 recursos para cubrir estos procesos, se necesita la confirmación de la planificación y organización
33 adecuadas.
34

35 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

36 Correcto, es parte de las recomendaciones que realiza Mideplan, ¿por qué? Porque eso podría dar al
37 traste con la ejecución en tiempo y forma del proyecto. Entonces, se tiene destinado,
38 aproximadamente, USD 24 millones para estos fines de contrapartida, entonces, claramente, eso es
39 necesario que lo tengan estructurado en su momento para que eso se llegue a dar. De ahí, esos dos
40 planes que tienen establecidos. Muchas gracias a ambos por las observaciones.
41

42 Este es la propuesta del proyecto, en general, este es el que les mencionaba, la línea uno que sería
43 hasta el Pacífico y en este caso, la línea dos que llegaría hasta Alajuela centro. Tal vez, quisimos
44 hacerles ver algunos resultados esperados, tal vez, no me voy a meter en todo, pero sí, esta es la
45 situación actual, solamente son 49 kilómetros en una sola vía, se visualizan en torno a 52 kilómetros
46 doble vía electrificada y actualmente, la situación es de un transporte diario de 16.000 pasajeros
47 versus lo que se estima en el 2030 que se ubica en torno a 121 (sic) pasajeros.
48

49 Claramente, hay una reducción importante en los tiempos de traslados, la frecuencia que incrementa
50 debido a la mejora en el servicio que se pretenden; reducciones en tiempo en congestión; incremento

en recorridos diarios de viaje y un indicador que nos parece bastante, también, importante que es el tema de las emisiones de CO₂, este proyecto está alineado con el plan nacional de ‘desconexión’ (sic), de descontaminación, entonces, también.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Descarbonización, perdone.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Descarbonización, muchas gracias, doña Silvia. Exactamente, entonces, tiene que generar ese aporte que aquí lo podemos ver en términos de las emisiones de CO₂.

Algo que también es interesante creo, para ustedes es, un poco también de los beneficios y un poco de estructuración por componentes. Los potenciales beneficiarios directos, de acuerdo con el proyecto son 1,6 millones de personas, ubicados en estas cuatro provincias, pero también hay el resto de pobladores, también, que alcanzan, actualmente en torno al 3,7 millones de habitantes. Ahorros en tiempo de viaje de los usuarios en torno a 418 millones, monetizado en torno a ese monto; ahorros en reducción por... ahorros en tiempo por reducción de congestión vehicular que son las principales, el principal rubro y ahorros por reducción en emisiones también se pudieron contabilizar.

En cuanto a lo fuerte del proyecto, básicamente casi un 84%, 85% es de infraestructura, sistemas y diseño y material rodante, lo fuerte del proyecto, básicamente y las fuentes, en cuanto a fuentes de recursos esto viene de endeudamiento contrapartida nacional que ya les había comentado y de donaciones. Hay una donación de 21,3 millones por parte del Fondo Verde del Clima, eso va a ayudar al tema de ciclovías, también de la parte de parqueaderos y tratar de que fluyan propiamente la demanda a esos lugares donde van a recoger las estaciones. Doña Silvia, por ahí vi que tenía la manita levantada.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Sí, nada más, quería preguntar que si esto del Fondo Verde del Clima ¿es seguro o es para negociar? Es decir, si esto ya está seguro. La cooperación no reembolsable no me extrañaría que no importe, pero lo otro.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Claro, muchas gracias por su pregunta. Sí, efectivamente, en este caso, como les voy a comentar seguidamente, el BCIE es el fiduciario, realmente es por medio del BCIE que se canalizan los recursos del fondo verde y dentro del contrato de crédito ya está establecido todas las condiciones, así que ya está blindado desde el punto de vista legal.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

O sea...

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, adelante.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

O sea, el Fondo Verde del Clima le dio el crédito ¿a quién? Si quiere me espero a que llegue ahí para no enredar la cosa, perdón.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Claro, no se preocupe. No, pero muy importante su consulta.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Juan Carlos, tal vez, yo no sé si eso se parece a la figura de un crédito sindicado. Hay un banco, usualmente una entidad financiera, que es que hace como de coordinador y es el que, no era para... a veces con tres o cuatro bancos, es un banco, pero se entiende que hay varios participantes que son los acreedores subyacentes, por decirlo así.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Como dice doña Silvia, cuando llegue el momento para aclararlo y...

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señor, claro, muchas gracias, ya me anticipó. En cuanto a la evaluación de Mideplan. Mideplan lo que señala, dentro de sus conclusiones es que, los indicadores son rentables o muestran que este proyecto es rentable desde un punto de vista económico social, que genera valor agregado para la sociedad. Y si vemos algunos de los indicadores contemplando los eventuales riesgos asociados al proyecto vemos una relación costo-beneficio que es superior a la unidad, un VAN que es positivo, un VANE que es positivo y también una tasa interna de retorno...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Juan Carlos, qué pena, no, el costo-beneficio no es mayor a la unidad es el beneficio-costos, la razón beneficio-costos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, por cada unidad invertida, exactamente, por cada dólar, se obtiene un beneficio del orden de USD 1,47 exactamente.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Entonces, el beneficio entre el costo es eso, es el que da mayor que uno.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señor, exactamente. Entonces, estos indicadores muestran que el proyecto es rentable desde el punto de vista económico-social. Ya doña Silvia había señalado algo importante que es que Mideplan recomendó a Incofer y al MOPT, precisamente, tomar esas medidas de planificación y organización que fuesen adecuadas, que le permita esa gestión expedita en materia de contrapartida para las expropiaciones.

También, contar con un plan de mitigación de riesgos y estructurar la concesión, recordar que, esto son dos fases y la idea de esto es poder entregar o licitar lo que es la operación y mantenimiento de este proyecto. Entonces, también, son las recomendaciones que en este caso Mideplan estaría realizando.

Este es un resumen de las condiciones financieras para que les quede un poquito más claro, tenemos a un BCIE que va a otorgar, podemos decirlo, es un tramo A, son recursos ordinarios BCIE, esto es hasta por USD 371,3 millones, este es el endeudamiento, pero, como muy bien mencionaba don Róger, él se convierte en un canalizador de los recursos del fondo verde.

Y, entonces, hay dos tramos: un tramo de alta concesionalidad que es hasta por 128 millones, ¿por qué? Porque es un plazo hasta 40 años, porque es una tasa nominal de 0%. Entonces, hay comisiones usuales, pero este es el tramo B que, es de concesionalidad alta. Hay un tramo C también que se le considera, se le denominaron concesionalidad baja, que es hasta por USD 50,7 millones y básicamente, aquí hay una tasa fija de 0,75%, los años... 25 años máximo y básicamente, son condiciones muy favorables en cuanto a estos dos tramos. Pero es el BCIE, doña Silvia, quien canaliza, como decía muy bien don Róger, esos recursos.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Pero, Juan Carlos, un momentito. Vamos a ver, el Fondo Verde del Clima opera por medio de lo que se llaman entidades acreditadas.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Correcto.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Entonces, el BCIE es una entidad acreditada...

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señora.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

[...] del Fondo Verde del Clima. Entonces, mi pregunta era si la operación de este tren, porque ya antes había habido otro tren que también estaba sujeto a un financiamiento potencial del Fondo Verde del Clima, entonces, mi pregunta es ¿si está asegurado el financiamiento o esto todavía lo tienen que negociar? Es decir, ¿si todavía faltan detalles para que esto se concrete o se puede decir, sí, el BCIE ya tiene la plata en la mano, por decirlo de esa manera, como entidad acreditada?

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señora, ya esto está contemplado en el contrato, en el borrador, bueno, en el contrato de préstamo, tal cual, esto ya está de esta manera. Claramente, se tienen que cumplir las condiciones después del proceso usual para poder realizar los desembolsos, pero está establecido como tal, con la legalidad del caso, en el contrato del BCIE. Así que, eso sí. A diferencia de otras iniciativas, este sí ya está contemplado propiamente en el contrato del préstamo del BCIE.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Bueno, específicamente del tren anterior, es que este es el segundo tren que tenemos, es decir, se parece mucho la que vimos en el 2020, su operación, se parece mucho a ésta y también tenía este componente. Entonces, pero, en aquel caso, no estaba seguro, si no que era contingente, ahora...

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Correcto.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

...es ya un hecho, me dice usted, bien.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Correcto, sí, muchas gracias, por las intervenciones.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Puedo intervenir y ahí me complementan y me corrigen. A veces, más que quede lo que uno dice, es que quede la información fidedigna, entonces, me corrigen. Es que, en la anterior, tenía muchas contingencias en la de 2020 y una de ellas era, que fue la parte más débil de todo eso, y aun así lo aprobamos, fue el estudio de la demanda en medio de la pandemia. Y entonces, eso quedó ahí, que no se sabía la demanda y era un proyecto un tanto más ambicioso, con una mayor frecuencia y tenía algo que lo aprobamos, creo que la División Económica hizo serias advertencias sobre eso, porque era algo que operativamente era deficitario.

Entonces, en el peor momento, el momento más oscuro de la historia económica costarricense, reciente, porque era en medio la pandemia, fue en marzo, abril del 2020, una cosa así, le estábamos metiendo, año a año, un déficit de USD 150 millones. Hablábamos de regla fiscal, hablábamos de contención fiscal, hablábamos de una serie de cosas, hablábamos de reducir el déficit y el proyecto aquel traía, año a año, USD 150 millones. Y claro, el salto lógico que hizo el Banco para aprobar eso fue: bueno, se reducen otras cosas, no sabemos qué se van a reducir, el Gobierno se va a mantener dentro de la regla fiscal, se sacrifican otras cosas para poder financiar año a año, darle esos USD 150 millones al operador.

Éste no tiene esa característica, no sé si se van a referir en algún momento a eso, que es por un monto menor, la cifra me parece que es menor. Hay que hacer la diferencia de que los servicios son distintos, me parece que la frecuencia y la longitud son distintos, o sea, como que este parece más factible a una realidad que tenemos en este momento. Y tiene, me parece, una de las cosas que creo que el estudio lo [...] bastante, tiene una actualización de la demanda. Y, de hecho, la demanda me parece que da menor a aquella estimación que se hizo en el 2020, que aun así, con la actualización de la demanda, parece que, bueno, con esos números da.

El cuidado que hay que tener, y creo que la División Económica así lo advierte, es que hay que estar muy pendiente de cambios en la demanda, de los choques en la demanda, porque los choques en la demanda podrían hacer algo que hoy es viable, no viable. Pero bueno, es con la incertidumbre que hay que vivir. Voy a dejarlo ahí. No sé si hay algo que quieran corregir o aclarar para beneficio de la Junta.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

No, más bien, muchas gracias por traer ese comparativo. En realidad, como les mencionaba, estos son los resúmenes de las condiciones financieras. Interesante que tiene una tasa efectiva promedio ponderada de 4,8%, pero recordemos que hay una donación. Esa donación hace que baje en una décima esa tasa efectiva, si quisiéramos verlo desde ese punto de vista. Son plazos bastante amplios, de igual forma, los periodos de gracia. Entonces, las comisiones son usuales. Nosotros...

SRA. BETTY SÁNCHEZ WONG:

Juan Carlos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, adelante.

SRA. BETTY SÁNCHEZ WONG:

Perdón, le faltó el componente del BEI, que es otra operación.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Muchas gracias.

SRA. BETTY SÁNCHEZ WONG:

La tasa efectiva es la tasa conjunta de BCIE y BEI.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Muchas gracias, Betty. Sí, efectivamente, también, ya don Róger lo había mencionado, que era un crédito sindicado. Entonces, claro, el BEI aportaría USD 250 millones. Que este es un banco que tiene bastante experiencia en proyectos ferroviarios, también. Entonces, eso es importante traerlo acá.

Este es una ampliación de este. Si quisieran alguna consulta en particular, con mucho gusto lo podemos ver. Las comisiones son las usuales, los plazos que les acabo de mencionar en cuanto a crédito y, precisamente, este comportamiento de tasa que es tasa *SOFR* más margen usual, tanto en el BCIE y en recursos ordinarios como el BEI, más estas otras tasas de recursos concesionados, es lo que efectivamente da una tasa del orden de promedio ponderada de 4,8%. Entonces, la administración de los recursos es con el sistema de cuentas del sector público. Entonces, también ahí, para tener en cuenta esa parte.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Juan Carlos, el 4.8...

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

¿Toma en cuenta la donación o no la toma en cuenta?

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

No. Como les había mencionado acá, el 4,8 es propiamente los créditos. Si tomamos la donación, también, como parte de, eso se ubicaría en torno al 4,7%. Una tasa promedio ponderada. Sería un poquito más baja. Esta es la tasa efectiva, don Róger y estimados miembros de la Junta. Es la tasa efectiva que ya recoge todas las comisiones usuales que hay en este tipo de operaciones.

Ahora bien, yo les estoy mencionando una tasa de 4,8 efectiva, tasa nominal 4,6 sería, pero la tasa efectiva, la que contempla esas comisiones y como les mencionaba, la 4,7 que contendría la donación, resulta favorable si lo comparamos con los rendimientos de las emisiones de deuda externa costarricenses realizadas en los mercados internacionales. Estos parámetros con vencimiento al 45 y 54 se ubican recientemente en 6,47% y 6,57%. La subasta del 16 de setiembre, que lo tenemos como referencia, la Tesorería pudo colocar USD 15,3 millones de la serie a seis... de la serie al 31, seis años plazo, a una tasa de 6,08%. Y colocó USD 15,4 millones de una serie a ocho años plazo a 6,23%, todavía por encima de esta tasa de referencia. El costo promedio de la deuda externa también es superior.

Y, como referencia, también muy importante, porque los multilaterales prestan diferente lo que son créditos de apoyo presupuestario y lo que son proyectos de inversión de infraestructura como tal. En estos proyectos de infraestructura, esas tasas estarían, en el caso del Banco Mundial de 6,2%, la CAF 5,8% y el BID de 5,6%. En este caso, de ahí que estas condiciones, que estarían asociadas con este endeudamiento, serían más favorables que estas otras referencias.

Propiamente el marco legal, en cuanto a consideraciones macroeconómicas, lo que nos establece la ley, el artículo 106, de la 7558, el dictamen debe ser basado en 'las implicaciones sobre la situación

de endeudamiento externo al país, sobre balanza de pagos y las variables monetarias'. El 7, de la 7010 nos define que el criterio del Banco Central es vinculante. Y también, en proyecto infraestructura, en este caso los artículos 9 y 10 de la Ley 5525, en donde la valoración económico-social es competencia de Mideplan.

En el caso de, propiamente, la balanza pagos, estos recursos del proyecto no fueron incluidos en la revisión de las proyecciones macroeconómicas del IPM de julio pasado, pero cuando nosotros analizamos ese impacto marginal, notamos algunas cosas interesantes. Tal vez, traer a colación que el déficit en cuenta corriente, para... el promedio del déficit de cuenta corriente para el lapso 2026-2030 es de 1,5% del PIB y que este estaría completamente financiado con recursos de mediano y largo plazo, principalmente con destino privado. Pero, el capital público estaría bajando entre el 1% del 2026 al 0,1% del PIB en ese lapso. Entonces, nosotros vemos que, estos recursos eventualmente contribuirían a garantizar el financiamiento, también, de ese déficit.

En cuanto a los desembolsos, esto es, también es importante que vean cómo es la planificación de estos desembolsos en el tiempo. En el 2026 es un monto bajo, pero va incrementando sucesivamente. Así que, hicimos un análisis con un desembolso promedio en torno a USD 66 millones. Esto representaría, este desembolso promedio representaría 4,3% del promedio del total previsto para el sector público no bancario y en términos del PIB sería 0,12%.

Sí es importante añadir aquí que, a diferencia de otros proyectos, las importaciones de este proyecto son importantes. De acuerdo con la información que nos suministraron, se ubica en 472 millones, eso es aproximadamente 59% de la inversión total y claro, hay mucho material rodante, por ejemplo, que es necesario para poder llevar a cabo este proyecto. Esto representaría 0,4%, pero del promedio de las compras externas totales del régimen definitivo estimado para este lapso. Aun así, con este monto, representaría una relación relativamente baja de lo que se contempló en el IPM de julio pasado.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

¿Y están concentradas, Juan Carlos también?

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

¿Están concentradas en una?

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Muchas gracias, doña Silvia. Sí, exactamente en este bienio, 28-29 están concentradas, exactamente. Estarían ahí concentradas. En cuanto a las proyecciones de deuda externa del Gobierno General a PIB, siempre nos interesa ver cuál podría ser la evolución. Estas son las proyecciones que contempló el IPM ajustadas por esta operación. Entonces, también para ver qué impacto podría tener en el tiempo. Pero, básicamente, el promedio en el lapso 26-30, la proyección de deuda externa del Gobierno General a PIB, en promedio, se estaría ubicando entonces, en torno a 13,3% que, todavía se ubicaría por debajo de esta media de los países de la OCDE y, también, del promedio de las otras tres economías latinoamericanas que están dentro de la OCDE como referencia para el 2024.

El caso monetario, nuevamente, les estaba mencionando que hacemos un ejercicio para un desembolso promedio. Entonces, en el caso extremo en que el Banco Central gestione el cambio de la moneda del total de los recursos ajustados por importaciones, ese promedio que les estoy

1 mencionando, se estaría ante una expansión monetaria en el lapso 26-30 en promedio de ₡ 32.600
2 millones, esto corresponde a 0,63% del saldo promedio de la base monetaria para ese lapso.

3
4 Y, esto, eventualmente, se estaría esterilizando con pasivos con costo y eso implicaría incremento
5 de los gastos financieros. ¿De cuánto? De 2.000 millones en promedio. Esto implicaría, básicamente
6 en términos relativos 0,8% de los gastos financieros en moneda nacional, pero, también, en su
7 momento nos han hecho las recomendaciones, considerando esa rentabilidad de las reservas, el costo
8 neto se ubicaría en torno a 1.171 millones, que implicaría 0,45% de los gastos financieros en moneda
9 nacional y 0,02% del PIB.

10
11 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

12 Juan Carlos.

13
14 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

15 Sí, señor, adelante.

16
17 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

18 Para recordar. Usted lo dijo bien. Eso es como una especie de ejercicio de tensión, es algo máximo,
19 pero la realidad del último año y resto tendría que buscarlo, año y ocho meses, una cosa así, es que
20 más bien no hay pérdidas, sino hay ganancia, más bien. Porque el Banco Central esteriliza a una
21 tasa menor que lo que recibe por sus reservas. De ahí, no sé si se dieron cuenta, el informe de
22 reservas, que se esperaba una ganancia financiera del Banco, por los activos financieros, como de
23 USD 600 millones. Entonces, es cierto lo que están diciendo en un escenario extremo, pero la
24 realidad última y, tal vez lo correcto es lo de ustedes y no la coyuntura de los últimos año y medio,
25 que más bien, desde el punto de vista financiero, el Banco ha estado ganando con esas operaciones.
26 Doña Betty, veo su mano.

27
28 **SRA. BETTY SÁNCHEZ WONG:**

29 Sí, nada más, una aclaración. Aquí estamos suponiendo que se esteriliza con una tasa de Bonos de
30 Estabilización Monetaria, que es más alta que la tasa de operaciones en el MIL. Entonces, por eso
31 nos da esa diferencia positiva en términos de costo.

32
33 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

34 Muchas gracias, Betty y don Róger. Exactamente.

35
36 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

37 No, a mí también me parece correcto el ejercicio porque no queremos ‘endulzar’ el ejercicio, al
38 contrario, queremos hacerlo, más bien, más ácido para ver cuáles son los riesgos y los costos que
39 hay. Entonces, me parece, metodológicamente, totalmente correcto lo que han hecho. Pero sí me
40 parece, claro y nosotros somos conscientes de eso porque eso es una cosa del día a día nuestro, pero
41 para la Junta, que tenga la claridad de que en los últimos 18 meses, no sé: ¿desde cuándo tenemos
42 la tasa inferior a la tasa de la Reserva Federal?

43
44 **SR. ALONSO ALFARO UREÑA:**

45 Creo que fue abril del año pasado, marzo o abril del año pasado.

46
47 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

48 Entonces, son, sí como 18 meses, 18 o 19 meses que tenemos. Más bien, esas operaciones han sido
49 superavitarias y no le han generado pérdida al Banco Central. Pero eso es una observación, no es
50 que esto vaya a cambiar la decisión que cada quien tiene, pero que es darle un contexto completo.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Betty, ¿usted iba a mencionar alguna cosita?, ¿no?

SRA. BETTY SÁNCHEZ WONG:

No, ya, Juan Carlos, era eso.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Perfecto. Muchísimas gracias. Entonces, haciendo esa aclaración, también señalamos que el sector público no bancario, es demandante neto de divisas, aproximadamente USD 3.700 millones como promedio anual proyectado en este periodo, pero sí es importante y creo que ustedes también lo han ido mencionando, es que el superávit de divisas del mercado privado de cambios ha permitido atender la demanda al sector público no bancario, aún en momentos en que el sector público no bancario ha incrementado este requerimiento, como ha pasado en lo que llevamos de este 2025.

En cuanto al servicio de la deuda, también, vemos que se puede gestionar oportunamente sin un impacto desestabilizador, tanto en el mercado de cambios, como en el mercado monetario hicimos un ejercicio, como ustedes muy bien vieron que hay diferentes periodos, tanto en años de gracia, como tanto en de repago, entonces, hicimos uno en el cual digamos 2026 al 2030, sería como un periodo de gracia, básicamente, precisamente el servicio de la deuda, que en ese caso serían intereses, comisiones representarían solamente el 0,3% de requerimiento anual promedio del sistema, del sector público no bancario para el lapso 2026-2030.

Y si ya vemos el periodo ahí como de repago que abarcaría el 2031 al 2065, básicamente, sería 0,9% el requerimiento anual promedio del sector público no bancario para ese lapso, relativamente, considerado como como bajo. En cuanto a finanzas públicas, este tema es relevante porque recientemente el Ministerio de Hacienda...

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Perdón, Juan Carlos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, adelante, doña Silvia, claro.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Nada más, un comentario con respecto a la diapositiva anterior. Es que a mí me preocupa un poco que se hagan estos impactos con la situación actual. Porque todos sabemos la situación de incertidumbre que se vive, entonces, la afirmación de que el superávit de divisas del mercado privado ha permitido atender la demanda hasta ahora, pero eso no sabemos, es más, la tendencia de ese superávit de divisas es a decrecer.

Entonces, me preocupa un poco que usemos las cifras que tenemos hoy para de decir, 'ah bueno, en 2065 entonces, va a ser el 0,9 el requerimiento anual promedio, yo no sé, si eso también está proyectado o no, si es el de hoy, el requerimiento promedio de hoy y bueno, sabe Dios si en el 2065, va a ser ese mismo requerimiento. Entonces, esas afirmaciones sin que estén acompañadas por proyecciones me dan un poco de temor, como afirmaciones, entonces, en fin. Betty, tal vez, me va a aclarar esto. Gracias.

SRA. BETTY SÁNCHEZ WONG:

Bueno, ahí nosotros usamos, doña Silvia, las proyecciones que tenemos disponibles, que en cada ejercicio de programación, si bien se publican dos años, tenemos proyecciones para cinco años, por lo menos, en el ejercicio de programación. Entonces, esa es nuestra referencia, y la demanda promedio del sector público, esa es la proyectada para ese periodo. Usted tiene razón en el sentido de que no tenemos hacia el 2065, hacia el 2040, no tenemos esas proyecciones, pero entonces, usamos esos cinco años como una referencia. Entonces, cuando habla Juan Carlos de que es 0,3%, por ejemplo, el pago de intereses de ese requerimiento proyectado, ahí sí usamos de referencia esa proyección de cinco años, pero eso es lo que tenemos disponible.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Entiendo, sí, le agradezco la aclaración, lo que pasa es que ahí, a ver, de repente es la presentación. Yo no recuerdo exactamente el texto del documento, si hay notas al pie ahí, pero como este criterio del Banco es vinculante, entonces, a mí me parece que, el rigor que se imprima a nuestras afirmaciones ahí debe estar y no simplemente que, no es como que, sí el Banco Central ve que fácil lo pone hoy entonces, va a decir que, también, en el futuro es así. Entonces, si de alguna manera se pudiera eso aclarar, no sé cómo, no sé cómo se hace, no sé cómo ustedes lo redactan, pero sí me parece importante.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Déjeme hacer un intento, yo no sé si tal vez Alonso pueda apoyar en esto. Cuando yo leí el documento, me fijé en el efecto sobre el déficit de cuenta corriente. El déficit de cuenta corriente, ciertamente, aumenta, pero queda muy por debajo. Recuerdan el trabajo que se hizo para un Informe de Política Monetaria, sobre el déficit estructural de la relación de largo plazo, hablaba de 1,5 o 1,3 o 1,2 algo así, eso lo lleva a 1,5, pero lo más importante es que los ingresos de inversión directa, más que duplicaban o triplicaban lo que es el déficit de cuenta corriente, o sea, más que lo financiaban.

Entonces, ¿cuál es el escenario que podemos ver aquí?, habrá un efecto en que se reduce el superávit del mercado cambiario, pero el aumento en el déficit no lo supera, entonces, previsiblemente, todavía ese superávit alcanza, pero supongamos que no alcance, ¿qué es lo que va a ocurrir? La economía va a responder a esto con un incremento en el tipo de cambio y entonces, esa es la decisión de mediano y largo plazo que tomar, entonces, uno podría decir, no podríamos dejar de tomar decisiones que tienen que ver con infraestructura en Costa Rica hoy, por el temor de que el día de mañana el tipo de cambio aumente.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

De acuerdo.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Y, además, el proyecto en términos de la valoración económica, el valor actual neto y todo eso, son positivos, entonces, lo que dice es, es la preocupación de hace muchos años ya de esto, de don Bernal Jiménez que fue el que me metió todo esto aquí, ¿qué fue lo que dijo? No, yo quiero saber si en estos criterios de endeudamiento, la economía genera los recursos para el repago del crédito y eso también, creo que lo tienen ellos cubierto.

Entonces, dentro de la razón de predecible, las dinámicas de la inversión directa o en general las dinámicas de comercio exterior, alcanza para pagar, pero puede que nos equivoquemos, como dice Betty. Yo estoy viendo un escenario de cinco años, porque el documento lo aclara, que es de cinco años, pero estamos hablando de 2065, estamos hablando de 25 años, 35 años más, 30 años más, una cosa así, entonces... no, 40 años más, entonces, Betty dice: 'no, me superan, yo no tengo eso'.

Pero las proyecciones lo que dice es, por el corto y mediano plazo, la proyección dice que el superávit del mercado cambiario permite financiar esto, o sea, la economía lo permite y el resto sería el ajuste que tenga que dar la economía, como si estuviéramos analizando cualquier otra cosa, cualquier otra decisión que no sabemos qué va a pasar y que va a haber efectos sobre el mercado cambiario, la política del Banco es, deje que la economía de la respuesta a eso. Don Alonso.

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

Muchas gracias, sí, para complementar, que me parece que doña Silvia menciona el tema del comentario que dice ahí, ‘superávit de divisas, ha permitido atender la demanda del sector público no bancario’ y esa es una observación que es válida en la actualidad, puede que no sea cierta en otro momento, pero justamente, el ejercicio que está arriba es suponiendo que se tiene que sensibilizar completamente todo eso y el ejercicio que viene en el último punto, para los diferentes periodos, es cuál es el adicional de demanda de ese sector público no bancario, que se requeriría para atender esas obligaciones y se pone ese marginal. Entonces, dentro de la evaluación, en esa situación extrema, parece, como menciona don Róger, el criterio nuestro es que no es un efecto desestabilizador que es partiendo del tipo de análisis que se requiere de acuerdo con la legislación. Entonces, eso es lo que quería anotar.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Muy bien, muchas gracias.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Muchísimas gracias, más bien, por las consultas. En cuanto a las finanzas públicas, les comentaba que recién, a inicios de setiembre se publicó el marco fiscal de mediano plazo, entonces, Hacienda prevé que la razón de deuda pública a PIB alcance el 56,7% en el 2030, incluido este financiamiento, entonces, ya contemplan precisamente esta distribución de desembolsos durante este lapso. Rescatar que esta operación en términos marginales significa un 0,63% del PIB y ya les mencionamos que la tasa efectiva promedio ponderada se ubica por debajo de los otros rendimientos de referencia o tasas de interés, en este caso, costos financieros de otros multilaterales.

Sí, importante acotar que acudir al mercado interno podría implicar un incremento de los gastos financieros de 7.300 millones al año, eso implicaría 0,01 puntos porcentuales del PIB y, además, eso como he notado, he hecho notar anteriormente, en las subastas locales, los montos han sido por plazo menores y montos inferiores. Otro elemento importante que se menciona en el marco fiscal de mediano plazo es, esa importancia relativa en cuanto al componente de moneda extranjera tendería a reducirse aún con esta operación de endeudamiento, hasta alcanzar en el 2030 un 26,3%. Recordar que el óptimo que establecen, actualmente, en la estrategia de mediano plazo de gestión de deuda, es del 35% y se estaría reduciendo sustancialmente.

Sí queremos rescatar otros elementos, en torno a este proyecto, se reconoce la necesidad de ordenar el sistema de transporte público y los aportes, en ese sentido, de la infraestructura pública al crecimiento del desarrollo se valora de forma positiva. En cuanto al crecimiento, como en otras oportunidades, lo hemos traído a colación, de acuerdo con la matriz insumo productos, se estima que al concluir este proyecto el efecto acumulado sobre el crecimiento real sería aproximadamente 1,9 puntos porcentuales.

Rescatamos el tema de descarbonización, que este cambio disruptivo propiamente del tren eléctrico reduciría emisiones de CO₂ y va en línea con, como lo mencionaba muy bien doña Silvia, del Plan Nacional de Descarbonización. Don Róger lo mencionaba también, vemos de forma positiva el tema

de que las proyecciones hayan sido ajustadas, propiamente, en este modelo. Consideramos crítico avanzar en el tema de integración tarifaria y contemplar también, los cambios demográficos que en otras oportunidades hemos estado visualizando o discutiendo aquí en este foro.

Hayamos que hay cierta sensibilidad financiera con respecto al escenario base, entonces, ante eventuales incrementos en costos, o reducciones de ingresos, puede eso tener implicaciones en la viabilidad financiera. Las expropiaciones y servicios, ya lo mencionábamos al inicio, hay previsiones específicas, tanto en la parte contrapartida, como en la parte de los planes, propiamente, de adquisición pre vial y reubicación de servicios públicos también y eso podría mitigar riesgos en cuanto a la ejecución y un elemento importante en cuanto al control de transparencia y coordinación es el tipo de gobernanza que estaría aplicando en este caso.

También, a diferencia de otras oportunidades, se está incorporando este programa de sistema de integración de transporte del Gran Área Metropolitana, como ese eje de integración multimodal, entonces, estaría contemplando no solamente, las rutas vigentes, sino la que estaría proyectando este programa de sectorización de transporte. En ese sentido, este endeudamiento no generaría despidos significativos con respecto a la programación macroeconómica, en particular, en materia monetaria, de balanza de pagos y de gestión de deuda y por ende no atentaría contra la estabilidad interna y externa de la moneda nacional.

Y también, se reconoce en esos otros elementos que acabo de mencionar, que hay un impacto positivo que la ejecución en tiempo y forma de las operaciones de esta naturaleza podría tener, tanto sobre crecimiento económico, como por la parte de sostenibilidad ambiental del país y respetuosamente, se les recomienda emitir el criterio favorable para que el Ministerio de Hacienda a solicitud del Incofer contrate el endeudamiento externo con el BCIE, por un monto de 550 millones y con el BEI por hasta 250 millones, para financiar el proyecto, específicamente o denominado, 'Construcción, equipamiento y puesta en operación de las líneas uno y dos del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros en el Gran Área Metropolitana'. Eso sería todo, muchísimas gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Gracias, Juan Carlos, si le parece quite la... eso es. Bueno, compañeros, se abre la discusión, ¿preguntas, comentarios?

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Yo tengo unos comentarios, pero quisiera ir después de alguien.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Max, adelante.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Gracias. Bueno, yo considero que estos proyectos de infraestructura son muy importantes, de las inversiones que reeditúan mucho en términos de crecimiento y abren posibilidades para la movilidad, también, en este caso, de personas. Con beneficios en muchos aspectos, tal como los han señalado.

Lo que sí, también, tenemos que tener claro es que los proyectos de infraestructura que se han desarrollado en el país, en general, han presentado problemas en la ejecución que han resultado en aumentos muy significativos en los costos y en los períodos de ejecución, en general. Casi que podría uno decir que los proyectos de infraestructura tardan alrededor de 20 a 25 años en Costa Rica. Ojalá este no sea el caso, como tampoco llegue a serlo, aunque ya va acercándose a eso el de San Ramón, que se dictaminó también positivamente aquí.

Yo lo que tengo son algunas, más bien, preguntas que surgen del informe en sí y veo que hay cosas que en la presentación se han aclarado, tal vez, pero que no están así en el informe de la DEC, por lo menos, el que yo vi ahora. Desafortunadamente, como tengo la pantalla -lo comentaba antes- no puedo ver los documentos, entonces, de memoria voy a tratar de recordar algunas de las dudas que me surgieron o las preguntas. Una era respecto de la demanda, que es uno de los aspectos, de las variables críticas, como lo han señalado, bien lo han señalado ustedes, crítico para la viabilidad financiera y económica del proyecto.

Y ahí, bueno, nada más, la pregunta, voy a plantear tal vez, todas y después se refieren a ellas. La duda que me surge es o la pregunta, ¿cuál es el criterio que se utilizó en el modelo? Porque ahí habla de un modelo que distribuye la masa de usuarios del transporte, era de 3 millones y pico, entre transporte público y privado y al final, lo que resulta es un neto de un aumento de, más o menos, 100.000 pasajeros diarios en el tren, respecto de la situación actual. Que pasa, entonces, de 16.000 pasajeros a 120 y pico mil.

Entonces, bueno, la pregunta es ¿de dónde salen esos 100.000? ¿Salen de los usuarios de los buses, del transporte en bus o salen de transporte privado, de los carros? Pareciera, por algún comentario que hacen al final en el informe, que sería esto último, que quitaría gente de transporte privado que se pasaría al tren, pero bueno, no está claro en el informe, siendo una variable muy importante.

Lo otro es, así de memoria, también, en cuanto a los recursos para las expropiaciones y la relocalización de servicios que ahora han mencionado algunas sumas, creo que Juan Carlos mencionó USD 24 millones o algo así. Sin embargo, en el informe, por lo menos yo no vi ninguna suma y las referencias que hacían eran muy vagas; era como decir, se insta a estas instituciones para que tomen las precauciones y puedan cubrir esos recursos e incluso, se menciona un proyecto de ley que se plantearía para modificar la distribución del impuesto de los combustibles que tampoco queda claro, ni habla de ningún porcentaje específico, sino que dice que un pequeño porcentaje de lo que aparentemente le toca al Conavi se usaría para estas expropiaciones, para estos rubros del proyecto, sin mencionar ninguna cifra.

Entonces, nada más, me refiero, como decía Silvia, que la documentación que respalde la decisión de la Junta, me parece que debe quedar bien sólida y me pareció que ese punto, de dónde salen los recursos, no quedaba suficientemente claro. Otro es que, menciona el informe de la DEC, que el costo de la inversión, o sea, los préstamos de esos 800 millones los cubriría el Ministerio de Hacienda y que me imagino, no lo menciona expresamente tampoco, pero se intuye como que los peajes, no los peajes sino las tarifas que se cobrarían, que las cobraría un concesionario, según se dice ahí, cubrirían -dice ahí- sobre todo los costos de operación y de mantenimiento. Y acto seguido dice que el VAN, no menciona el VANE sino el VAN es muy positivo, 400 y pico de millones.

Entonces, uno se pregunta, si el proyecto, toda la inversión no se va a recuperar porque la va a cubrir Hacienda y las tarifas apenas van a cubrir los costos de operación, cómo es que el VAN es positivo. Entonces, me imagino que es lo que ustedes presentaron aquí que es el VANE y no el VAN y que se incluyen, entonces, otros conceptos como los ahorros, por ejemplo, en tiempo de transporte, etcétera, pero todo eso no está, o por lo menos yo no lo vi en el informe, así de memoria. Y eso son, básicamente, las cosas que yo recuerdo así de memoria, nada más, como, tal vez, sería bueno tener una explicación y que queden asimismo explicados en el informe Muchas gracias.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Está silenciado, Róger.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias, perdonen. No, que si procedemos a dar respuesta a las consultas de don Max.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Bueno, muchas gracias, don Max por sus consultas. Con respecto a la primera de cuál criterio se utilizó. Hubo una actualización del estudio de demanda, ellos utilizan lo que ellos denominan un modelo de demanda macroscópico de transporte, que lo definen como en cuatro etapas, ¿de dónde se genera?, ¿cómo lo distribuyen?, ¿cuál es la selección modal? Y usted mencionaba muy bien, el tema de transporte público y ¿cuál transporte público, si es privado y otros medios y cómo se asigna?

Eso lo actualizaron con lo que es la información más reciente disponible en cuanto a redes, lo ampliaron a lo que era el Sitgam que les comenté sobre no solo las redes como tal, la red vial, pero también el tema de la ruta, los itinerarios de ruta actuales y los que establece por la sectorización del Sitgam y entonces ellos llegan y hacen, no solamente se quedan con eso, sino que hacen una incorporación; para poder hacer esas reasignaciones que les estoy comentando, ellos hacen una, no se van solamente con aquel programa del Prugam que se hizo ya hace varios años, sino que entonces, con base en la información reciente, variables socioeconómicas, la parte de población, el tamaño de los hogares, el ingreso, participaciones laborales y la parte educativa, además de motorización que tendría la posesión de los vehículos, con base en eso es que ellos hacen ese tipo de asignación.

Toman el año 1 que lo toman como el 25, pero año 1, más que todo, como una referencia técnica para, con base en estas variables, pueden proyectar cuál sería la evolución de la demanda al inicio del 2030. Entonces, así, con base en ese tipo de elementos, es que ellos hacen ese comportamiento de la demanda al inicio del proyecto. Entonces, eso, no sé, ¿si le ayudó un poquito?

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Pero al final ¿de dónde salen? Porque uno puede decir todo esto, hay un modelo muy complejo y esto, yo sé que esos modelos son muy complejos, pero en la práctica es un período relativamente corto, desde el año 26 al 30, y de ahí trasladar 100.000 personas de otros medios a este, tienen que salir de alguna parte.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Claro, lo que ellos establecen ahí, básicamente, don Max, es que, ellos lo que dicen es, de acuerdo con estas variables que le comento, aplican la estructura socioeconómica a las condiciones si el tren operara en estos momentos, o sea, de acuerdo con estas condiciones hay una demanda pospuesta, le denominan ellos, entonces, ese sería un... por el orden de 90.000 pasajeros, sería básicamente como el, lo adecuado con base en esta estructura socioeconómica que se maneja actualmente y si el tren estuviera en operación. Entonces, así es como lo toman ellos como un año técnico de referencia para poder proyectar la demanda. Entonces, con base en esas variables que les mencioné y esa estructura, de acuerdo con esa estructura, esa demanda pospuesta se ubicaría en torno a esos 92.000 que usted vio en ese año de referencia técnica.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Juan Carlos, perdone.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Adelante, don Róger.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

1 Tal vez, la pregunta de don Max, parte de lo que pregunta es: ¿esos que van a usar los servicios
2 ferroviarios, se están transportando en la actualidad en algún medio?, puede ser autobuses, puede
3 ser que alguna gente camine, sea gente que utilice transporte privado, transporte propio, lo que sea.
4 Entonces, si tienen, me imagino que el modelo lo que hace son imputaciones, pero sí tienen una
5 idea, tanta demanda menos en autobuses, tanto menos en taxis, tanto menos en uso de vehículo
6 particular, ese tipo de cosas. Me imagino que no, pero la pregunta es, si le interpreto a don Max en
7 ese sentido. ¿Es así, don Max?

8
9 **SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:**

10 Correcto, así es, sí.
11

12 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

13 En este momento no tengo ese dato, sé cuánto es actualmente, de hecho, lo único que...
14 Actualmente, don Max son 958.000 viajes en transporte como tal, de ese solamente un 30% es en
15 transporte público y de solo ese, un ¿qué? Como un 6% se atribuye al tren. Entonces, de acuerdo
16 con esa estructura que se considera viable de que pueden pellizcar más de ese transporte, también,
17 de ese transporte privado.
18

19 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

20 Marta, si me permitís un momentito para intervenir sobre este tema. Es que como bien lo dijo Róger,
21 en el tren, en el proyecto de TRP que nos presentaron en el 2021, creo que fue.
22

23 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

24 2020.
25

26 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

27 2020 y Róger lo mencionó, era justamente esa la vulnerabilidad mayor del proyecto, y nos lo advirtió
28 la División Económica, efectivamente, y yo lo voté en contra. Entonces, nada más, para dejar eso
29 establecido, que ese tema de la demanda, yo también me voy a referir a eso después, es muy
30 importante para determinar la factibilidad del proyecto. Gracias.
31

32 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

33 Alguien iba... yo le interrumpí a alguien, no sé si Alonso o alguien iba a decir algo.
34

35 **SR. ALONSO ALFARO UREÑA:**

36 No, justamente era para aclararle, tal vez, a Juan Carlos, la pregunta, pero ya lo indicó, que no es
37 que tenemos un... el dato de cuánto viene de carros y cuánto viene de buses, etcétera, pero, tal vez,
38 Juan Carlos, si pudiera ampliar un poquito sobre cómo se compara este estudio de demanda que está
39 actualizado y es bastante más razonable que el que se había analizado previamente. Si recuerdo bien,
40 en este caso, con estos números es un incremento de cinco veces del número de viajes que ocurren
41 actualmente, que actualmente es bastante limitado el uso del tren en las condiciones actuales. Pero
42 no sé si nos quisiera ampliar de eso.
43

44 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

45 Sí, básicamente, como muy bien lo mencionaba, cinco veces, debido a que actualmente,
46 prácticamente, es hora pico de cinco y media a siete y media de la mañana, entonces, se hace toda
47 la distribución horaria de esa demanda que es pospuesta, como ellos muy bien lo mencionan,
48 ampliación de las horas y eso de acuerdo con esa estructura, como les mencionaba, poblacional,
49 entonces, es lo que hace ese incremento, o sea, ellos lo que hacen es analizar...
50

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Juan Carlos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Yo creo que la pregunta de Alonso es distinta, la pregunta es: ¿cómo se compara esta demanda con la demanda del 2020? Alonso, ¿esa fue la pregunta que usted hizo?

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

Sí. En parte eso, yo mencioné que era un incremento de cinco, que suena bastante razonable, pero, sobre todo, la crítica que existió en ese momento a ese otro proyecto era el tema de la estimación de la demanda y que ésta, parece ser bastante más razonable en la actualidad. Entonces, por ahí va la pregunta.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Claro, sí, en su momento, en su momento en el 2020, uno de los elementos que se cuestionó fue que no se contemplaba esa integración del sistema de transporte en el Gran Área Metropolitana, entonces, no había cómo justificar, de alguna manera, incrementos tan altos en cuanto a la demanda. En éste, sí están incorporando este plan de transporte, están incorporando una actualización de la demanda como tal, porque en el anterior se habían basado únicamente en estudios que datan del 2005, por ejemplo, entonces eso fue, tenían otra estructura del Gran Área Metropolitana. Entonces, en éste, sí están incorporando, como les mencionaba, esas características socioeconómicas y utilizan esos modelos para poder distribuir ese mayor número de personas que estarían dispuestas a andar en este tipo de transporte.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Yo lo que entiendo, habría que revisar bien, no sé si lo verificaron, que la demanda del 2025, ésta que se está presentando, es menor a la demanda que se presentó en el 2020. Entonces, que en ese sentido el estudio de demanda está más referido a una realidad que vivimos en este momento, que a lo que se tenía en el 2020.

Pero no me atrevo, no sé de dónde vi que era así como la mitad o un poquito más de la mitad con la que se estimó la del 2020. Pero no quiero confundirlos con eso, si pueden revisarlo, es muy complicado, tienen que revisar todos los estudios, y no, ustedes no vinieron a discutir sobre el estudio del 2020, están hablando de lo que les preguntaron en el 2025 pero, si no lo tienen a mano, ignórenlo, más bien. Don Juan Carlos, continúe con las preguntas de don Max.

Se deja constancia de que, al ser las dieciocho horas con cincuenta y cinco minutos, el señor Iván Villalobos Valerín, director de la División Asesoría Jurídica, dejó de participar de la sesión, simultáneamente, la señora Karol Zúñiga Castro, gerente de departamento banca y supervisión interina, del Departamento de Gestión Jurídica, adscrito a la citada división, comenzó a participar de ésta.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Muchísimas gracias. El tema de contrapartida, don Max, efectivamente, de acuerdo con lo que tienen planificado es en torno a 24 millones y eso nosotros lo definimos ahí en el análisis, ahí está en los diferentes cuadros donde se ve cómo, de dónde van a salir los flujos. Eso es parte de las partidas

presupuestarias que va a tener que realizar en este caso MOPT-Incofer para poder tener en su momento, para poder hacer frente a esto.

Usualmente, los proyectos de infraestructura esa parte del plan remedial no se financian con recursos del proyecto, tiene que ser con contrapartida y eso es parte del compromiso que un BEI o un BCIE ahí tienen para poder suplir esos otros recursos. Entonces, tiene que ser con recursos con contrapartida, de ahí que Mideplan establece el tema de tenerlos en tiempo y forma para no atrasar la ejecución del proyecto.

¿Qué más había por ahí? Ah, el tema del VAN, don Max, el VAN positivo, claramente ahí lo que están evaluando en la parte financiera son este proyecto como un todo, entonces, más o menos, en el periodo de vida que establecen para el proyecto, definen que los costos, el OPEX, los costos operativos se ubican en promedio en torno a USD 35 millones, entonces...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Anuales.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, señor, exactamente. Entonces, si yo contemplo eso, si yo contemplo margen de rentabilidad para el eventual concesionario, si yo tengo en cuenta el famoso Capex, el costo del capital y considero una tarifa promedio de 1.245, eso hace que el VAN sea positivo, que sea rentable desde el punto de vista financiero.

Claramente, como decía muy bien doña Silvia y ustedes, estimados directores, ante eventuales en el costo del Capex, algo puede pasar, todo puede pasar, igual en los gastos de operativos, alguna cuestión que el costo de la energía eléctrica por alguna razón incremente. Entonces, hay elementos que podrían hacer menos atractivo o que lo harían menos rentable desde ese punto de vista financiero. No obstante, desde el punto de vista económico social...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

O que se ajuste la tarifa, Juan Carlos.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, muy bien, don Róger. Recordemos que este proyecto tiene una tarifa relativamente conservadora. De hecho, los ajustes son relativamente bajos en el tiempo, pero si se ajusta la tarifa también podría darse, incluso podría haber otro elemento importante que es el tema de integración tarifaria. Recordemos que, de hecho, por ejemplo, hay algunos proyectos internacionales cuya tarifa por kilómetro propiamente es un poquito más alta de la que estaría estableciendo, actualmente, este proyecto, pero es porque tienen una tarifa integrada, entonces, eso incrementa la demanda.

Entonces, tendría un efecto ahí beneficioso, ¿por qué? Curiosamente, porque no se ve aparte el poder pagar una milla extra más para trasladarse, si no se ve ese combo, el pago único, por ejemplo, entonces, hay otros elementos que ellos están considerando, no propiamente en el escenario base, pero sí que hay análisis de sensibilidad en esos casos para ver efectivamente que eso podría tener repercusiones favorables en materia de demanda.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Perdón, pero entonces, ¿en ese VAN está contemplado los 800 millones del costo del proyecto?

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

1 Sí, señor, claro, en ese VAN está contemplado, negativo más los otros flujos netos para poder
2 hacerlo rentable desde el punto de vista financiero, exactamente, claro.

3
4 **SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:**

5 Tal vez, revisar, entonces, la redacción. Porque ahí la impresión que deja es que Hacienda cubre la
6 inversión y que la tarifa cubre los costos de operación y mantenimiento, no recuperar la inversión.

7
8 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

9 Claro, es que cuando uno arma el modelo financiero, cuando tiene todo el modelo financiero,
10 entonces usted tiene que contemplar ese Capex y los Opex, esos famosos, para poder ver si el
11 proyecto, desde el punto de vista financiero, es viable en valor presente. Y eso a una tasa de
12 descuento, eso es positivo financieramente hablando, contemplando una tarifa que es conservadora,
13 como decía don Róger, que podría ajustarse, eventualmente.

14
15 **SR. ALONSO ALFARO UREÑA:**

16 Tal vez, un comentario ahí, me parece que, sobre la consulta de don Max en este caso, efectivamente,
17 esa es la estructura, pero lo que acaba de mencionar Juan Carlos es que para esa estimación están
18 incorporados los dos elementos, no es solo para la parte operativa. Sí hay esa diferenciación de
19 dónde se obtienen los recursos, uno para la inversión inicial y uno para la operación, pero la
20 estimación que se indica en el documento del VANE sí incluye ambos elementos, a pesar de que la
21 fuente sea distinta.

22
23 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

24 Sí, yo no sé, no quiero enredarlo y si usted dice: 'Róger, lo enredó', entonces, paramos ahí. Es que
25 una cosa es la valoración financiera y otra es la valoración económica. Lo que usted está diciendo
26 es que en valoración económica el proyecto es rentable. En la parte financiera lo que dice es que el
27 Gobierno se hace cargo de una infraestructura, que el Gobierno asume la obligación del pago de esa
28 infraestructura y la operación se da al concesionario. ¿Es así o no es así?

29
30 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

31 Es que usted tiene que evaluar cuando hace, financieramente, el proyecto, tiene que ver que ese
32 proyecto sea viable desde el punto de vista financiero, entonces, por eso, es que se arma como un
33 todo, independientemente de que una parte sea puesta por el Gobierno y otra parte, eventualmente,
34 sea puesto posteriormente por el concesionario. Pero usted en principio evalúa el modelo financiero,
35 le dice: 'si vamos para adelante'. Si no es positivo definitivamente no va para ningún lado. Entonces,
36 la evaluación financiera toma en consideración primero el proyecto para ver y, como usted muy
37 bien menciona, después con precios sociales se sensibiliza y se ve, entonces, toda esa otra parte de
38 beneficios económicos sociales.

39
40 **SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:**

41 Tal vez, es una cuestión de aclarar que la tarifa incluye no solo los costos de mantenimiento y de
42 operación, como dice ahí, de memoria, sino también la recuperación de la inversión, que no lo dice,
43 y como está en el mismo párrafo donde dice que el Gobierno se hace cargo de la deuda, da la
44 impresión de que la tarifa solo cubre los gastos de mantenimiento y de operación. Es una cuestión
45 de forma. Muchas gracias.

46
47 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

48 Don Juan Carlos, [...] ¿es así?

49
50 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

1 Muchas gracias.

2
3 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

4 Yo entendía que la tarifa no cubre los gastos de la creación de la infraestructura. Nosotros tenemos
5 unos ingresos, los ingresos pueden ser de las tarifas y los ingresos vienen de la imputación de esos
6 beneficios económicos que tiene, de generar más producto que genera...entonces, eso se pone como
7 un ingreso y los gastos, son gastos de la infraestructura y de la operación. Es como yo lo entiendo.
8 Me parece que eso es importante que quede claro.

9
10 **SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:**

11 Entonces, es otra cosa, es distinto de lo que está diciendo Juan Carlos. Lo que hay es una imputación
12 de ingresos.

13
14 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

15 Lo que pasa es que en el modelo financiero, usted tiene una inversión que va negativa y luego tienes
16 ingresos y costos, entonces, los ingresos son 'P*Q', entonces esa es la tarifa que le va a generar a
17 usted los ingresos. En este momento no se están contemplando, por ejemplo, cuestiones mobiliarias
18 que sí lo contemplaba el proyecto pasado, pero esto es solamente un 'P*Q' y usted, a valor presente,
19 ve si el VAN es positivo, si el TIR es positivo...

20
21 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

22 Pero ¿cuáles son los ingresos, Juan Carlos? ¿Cuáles son los ingresos, además de los [...]?

23
24 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

25 No, los ingresos, no, los ingresos en este caso, como le digo, es básicamente vía demanda,
26 exactamente, 'P*Q'. Entonces, usted financieramente tiene que valorar si el proyecto es rentable
27 financieramente con esta tarifa, con esos otros elementos, esas erogaciones, esos gastos comunes de
28 las líneas o esos gastos específicos, entonces, con base en eso usted es que valora ese proyecto, para
29 poder decidir si va adelante, si no para, imagínese para el Gobierno, llegar y meter eso, ese empujón
30 con el capital y que eso no sea, que nadie le vaya a tocar la puerta para poder posteriormente en
31 operación llevar adelante el tema de operación y mantenimiento.

32
33 Entonces, tienen que demostrarse que el proyecto es rentable financiera y posteriormente, en buena
34 hora, también, que desde el punto de vista económico-social que usted lo señaló muy bien, también
35 agrega valor agregado al país.

36
37 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

38 Vamos a ver si lo aclaramos. Entonces, quiere decir que en la tarifa hay una parte que irá para el
39 concesionario y otra parte la tarifa va para Incofer, que es lo que va a ayudar a pagar el préstamo.

40
41 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

42 Es que el tema es, vamos a ver, ahí es una valoración del proyecto como tal, tal vez, eso es la
43 concepción, es una valoración del proyecto como tal...

44
45 **SR. ALONSO ALFARO UREÑA:**

46 Juan Carlos, perdón, una pregunta, o sea, la pregunta es muy concreta, la tarifa que se está cobrando
47 incluye el pago del préstamo, ¿no?, ¿cierto?

48
49 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

50 No.

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

Porque el pago del préstamo lo hace Hacienda.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

No, claro, exacto.

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

Y lo hace el Ejecutivo, sí, esa es la pregunta específica.

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Perdone, sí, no, Dios guarde, no. Propiamente, lo que está contemplando el modelo financiero es que hay una inversión inicial de 800 millones y flujos para poder operar y mantener, y todo eso, obviamente, da un VAN positivo en estos, con una tarifa que ya mencionamos. Pero no, efectivamente, ese es el aporte que el Gobierno como tal está dando, como tal; sí, es diferente. Muchas gracias.

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

La infraestructura la haría el Gobierno para construir ese tren y ese es un endeudamiento, y eso es... las condiciones financieras de las que hablamos del préstamo son esas. Ahora, la valoración económica incluye los beneficios sociales de todo eso, incluye todo ese costo y da un resultado positivo.

Una pregunta separada es, ¿cómo se calcula la tarifa que se le cobraría al usuario de un tren? Esa tarifa está calculada con respecto a los costos de operación, el costo hundido de haber construido el tren está fuera de ese cálculo de esa tarifa, ¿es así, Juan Carlos?

SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:

Sí, correcto, exactamente, muchas gracias, sí, muchas gracias. Espero no haberlos confundido, pero, sí, exactamente, muchas gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muy bien.

SR. GUILLERMO PICADO ABARCA:

Perdón, don Róger, queda una pregunta de don Max que era sobre el riesgo... la mitigación de la ley de o el cambio en la modificación en la Ley 8114, *Simplificación y eficiencia tributaria* que, básicamente, don Max hablaba de cuál es el porcentaje que estaría pidiéndose. El documento lo que establece es que se estaría pidiendo un cambio y estaría estableciendo un 3% del Impuesto Único a los Combustibles de lo que actualmente se le destina al Conavi que estaría pasándose a favor del Incofer. Utilizando datos del 2024 serían como entre 20 y 25.000 millones al año.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Eso habría que incorporarlo, yo no lo vi en el informe del DEC, por lo menos.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

No, dice una pequeña porción.

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Sí.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muy bien. Doña Marta.

SRA. MARTA SOTO BOLAÑOS:

Sí, bueno, yo lo que quería era opinar sobre el proyecto este, yo no entré en tanto detalle, básicamente, porque considero que como Junta nos corresponde pronunciarnos en cuanto al impacto monetario y en la balanza de pagos. Yo lo que observo es que, desde la aprobación de la *Ley de fortalecimiento de las finanzas públicas*, el país ha hecho un gran esfuerzo en el ordenamiento, precisamente, de las finanzas públicas y por eso hemos visto en los últimos años, unos buenos resultados en las relaciones déficit-PIB y deuda pública-PIB. Pero estos buenos resultados han sido a expensas o sacrificando de alguna manera todo lo que es la inversión en infraestructura y por eso, precisamente el país se encuentra muy rezagado en lo que es la inversión en infraestructura, sobre todo cuando nos comparamos con países, que conforman la OCDE.

A mí me parece que la inversión en infraestructura en general, ayuda no solamente a la actividad económica, sino que es necesaria, para que el país, para que la economía se reactive, para que la economía camine y avance. Viéndolo desde un punto de vista macroeconómico y lo que analizó la División Económica, nuestra responsabilidad es ver qué impacto tiene un endeudamiento de este tipo por parte del Ministerio de Hacienda y qué impacto tiene sobre las variables monetarias y sobre la balanza de pagos.

De acuerdo con las estimaciones que ellos tienen y, obviamente, yo tampoco pretendo que tengan datos de aquí al 2050, ni mucho menos, pero las estimaciones que se tienen es que, los impactos que habría desde el punto de vista de la balanza de pagos son marginales, lo mismo desde el punto de vista monetario y del déficit del Banco Central.

Entonces, me parece que es un proyecto que es beneficioso para el país, que las condiciones financieras que están dando son condiciones financieras buenas si se comparan con las tasas de interés de captar en el mercado interno. Entonces, a mí me parece que este tipo de proyectos son beneficiosos.

Por tanto, en lo que nos corresponde a nosotros pronunciarnos, yo estaría de acuerdo, incluso, me parece que de alguna forma también, es una forma de cumplir con un objetivo subsidiario que es lograr la ocupación plena de los recursos. Entonces, yo en este momento no tengo objeción al proyecto que se está presentando.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias, doña Marta. ¿Algún compañero más que quiera...? Doña Silvia, adelante.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Muchas gracias. Yo estoy muy de acuerdo con fomentar las políticas públicas que lleven a un mejoramiento de la calidad de vida de los costarricenses en general, y este es un proyecto que tiene esas características en términos generales, también, tal como ya lo indicaron los compañeros. Sin embargo, sí echo de menos el contexto más amplio de las políticas públicas en las que se inserta este tren.

1 Sé que se cita al Sitgam, al Plan Nacional de Descarbonización, pero el documento no parece hacer
2 referencia a los demás componentes, como, por ejemplo, el tren eléctrico de carga, la electrificación
3 de la flota de transporte privado; las políticas públicas que tenemos en este momento no parecen ir
4 en esa dirección, no pareciera haber una desincentivación de la importación de vehículos viejos que
5 tienen emisiones altas que contribuiría a un plan de descarbonización.

6
7 No veo que se fomente, más bien, se le quitaron los incentivos fiscales a la electrificación de la flota
8 de transporte privado, eso creo que ya lo dije y, más bien, veo, por ejemplo, la extensión de la vida
9 útil de unidades que son muy contaminantes como son los que componen el transporte de servicios
10 especiales, donde van nuestros estudiantes y también los que se dedica al turismo.

11
12 Entonces, yo echo de menos, tal vez, una coherencia entre los objetivos que se citan aquí de Sitgam,
13 que Sitgam es del 2020, y las políticas públicas que hasta el momento hemos visto que se han
14 declarado, al menos, y este proyecto. Yo creo que sería muy bueno, porque el sector transporte no
15 hay duda de que es el sector que cumple en forma mayoritaria que, perdón, el sector que contribuye
16 en forma mayoritaria a las emisiones de carbono del país por medio de la quema de combustibles
17 fósiles. Entonces, realmente no veo el contexto de políticas públicas donde se inserta esto, a pesar
18 de que se mencionan, pero, no están ahí. Bueno, es mi opinión.

19
20 Ahora sí, me voy a remitir al documento de la División Económica que dice que, para garantizar la
21 ejecución exitosa, la rentabilidad financiera de largo plazo y la mitigación de los riesgos
22 identificados en el proyecto del tren, la División Económica o el documento que tenemos de la
23 División Económica y Mideplan han señalado la necesidad de información adicional crucial y la
24 finalización de la planificación detallada en varias áreas.

25
26 En cuanto a la planificación de riesgos y gobernanza, se requiere el desarrollo de la presentación de
27 planes detallados para mitigar las vulnerabilidades identificadas, especialmente, dada la alta
28 sensibilidad financiera del proyecto en estas áreas. Un plan de administración de riesgos detallado,
29 el Incofer debe generar un plan, esto se le recomienda a Incofer, debe generar un plan de
30 administración de riesgos que evite que la materialización de dichos riesgos pueda afectar los
31 resultados esperados del proyecto. No está ese plan de administración de riesgos, no está.

32
33 No está la estructuración de la concesión, se requiere... hay una concesión, que creo que eso no se
34 ha mencionado suficiente, hay una concesión, se requiere la estructuración detallada de la concesión
35 para la operación y mantenimiento del TRP, los detalles de cómo se asignarán los riesgos y la
36 remuneración del operador son fundamentales, especialmente, porque el Estado no asumirá
37 subsidios operativos, eso sí lo dice el documento. Entonces, esa estructuración de la concesión,
38 sobre todo con la dificultad que hay en hacer concesiones en Costa Rica, me parece importante
39 tenerla clara.

40
41 Sobre la viabilidad financiera, se señala en el documento que la viabilidad financiera es altamente
42 sensible a los ingresos y costos, por lo que se requiere un plan de ingresos más robusto y alineado
43 con la política pública. Algunos de estos elementos que se destilan del documento de la División
44 Económica son: detalles sobre la integración tarifaria.

45
46 Entonces, aunque el informe de factibilidad reconoce que la integración, y aquí me refiero al pago
47 electrónico único y la estructura tarifaria unificada con el Sitgam, mitigaría el riesgo de la milla
48 extra e incrementaría la demanda, estos mecanismos aún no forman parte del escenario base; eso lo
49 dice así el documento con esas palabras, es imprescindible dimensionar el impacto de esta
50 integración sobre la demanda y la tarifa final para garantizar los beneficios sociales y económicos.

Por otra parte, se debe valorar la demanda de forma concurrente con la estructuración de la concesión, esto es necesario para determinar si se establece un canon; que ese sí lo menciona, un canon que permita cubrir la mayor parte de las inversiones en las líneas restantes. Además, se requiere alinear los supuestos de la participación de los adultos mayores en la demanda, con las proyecciones de la estructura de la población por edades del INEC. Esto se debe a que la población de adultos mayores que podría usar el tren se proyecta a incrementarse del 11% en el 2024 a 25% en el 2044. El impacto cuantificado de esta corrección es necesario.

Sobre el mecanismo fiscal. Entonces, se requiere la concreción de la propuesta de modificar la Ley 8114 para asignar una pequeña porción; yo no sabía que era ese 3%, es que el documento dice tres, del impuesto de los combustibles al Incofer. Los detalles de qué porcentaje, cómo se utilizarán los recursos, si esto es para fortalecimiento institucional, modernización del sistema, el pago de la deuda, son necesarios para evaluar la mitigación del riesgo fiscal. Y ese riesgo fiscal, también lo habíamos mencionado en el proyecto, en el TRP del 2020, ese riesgo fiscal, a lo que también, Róger se refirió hace un ratito.

Sobre la logística de ejecución y adquisición predial. Se requieren planes operativos y de gestión de recursos para evitar demoras y riesgos durante la fase de construcción. La garantía de los recursos para expropiaciones, esa garantía no está, está una indicación, es como indicativo, de dónde van a venir los recursos, pero bueno, vean lo que ha tomado las expropiaciones en la extensión... cómo se llama, en la ampliación de la Ruta 32, y eso Betty lo recordará con mucho cariño, porque yo también, me opuse a ese proyecto y justamente, porque estaban ahí incluidas las expropiaciones como 'caídas del cielo' y no estaban incluidas dentro de los costos en tiempo, no solo en recursos financieros, en tiempo, para realizar estas expropiaciones. Mideplan recomendó entonces al Incofer y al MOPT tomar las medidas para la gestión expedita de la asignación de recursos para las expropiaciones. Entonces, aunque el MOPT aportará los recursos para cubrir estos procesos, se necesita la confirmación de la planificación y organización adecuada.

Coordinación de relocalización de servicios públicos. Se requiere la planificación y coordinación para la relocalización de servicios públicos como electricidad, agua, telecomunicaciones con las instituciones correspondientes. Esta previsión es clave para reducir los riesgos en la etapa de ejecución. Yo, además, agrego y esto es por pura intuición, los estudios de demanda y oferta de electricidad también tienen que ser parte de este estudio, es decir, si es un tren eléctrico tiene que haber una proyección de la oferta de electricidad. Si ya estamos recurriendo a la generación térmica para tener electricidad, entonces, ¿de dónde vamos a sacar electricidad para hacer operar un tren? Entonces, en paralelo con algo como esto, debería ir una inversión en diversificación de las fuentes de electricidad, de las fuentes no renovables.

Por otra parte también, el efecto distributivo no está; con el efecto distributivo me refiero a los ganadores y perdedores. Hablamos por encima de los afectados, de dónde iban a salir los 100.000, bueno, en mi opinión, pero esto es mi opinión, en mi opinión los perdedores son los autobuseros, pero entonces, dónde está el plan de mitigación de los perdedores o de los no beneficiados de las personas que van a perder, si se pone en operación el tren.

Entonces, en fin, a mí me deja muchas dudas y la gran pregunta que tengo es, si todas estas dudas que las plantea la División Económica, entonces, yo no me las inventé las plantea la División Económica, ¿si ustedes se sienten cómodos en recomendar que se inicien negociaciones para este proyecto habiendo esta cantidad de asuntos que todavía no están resueltos?

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

Don Róger, ¿tomo la palabra? Bueno, muchísimas gracias, doña Silvia, yo le agradezco muchísimo sus observaciones, son muy detalladas y llegan a temas medulares, pero yo lo que quisiera mencionar es, son temas medulares de las políticas públicas, de las cosas que tiene que decidir el país. Nosotros tratamos de hacer una serie de observaciones que nos parecieron pertinentes, pero el criterio para recomendar o no, que la Junta Directiva dé la aprobación para un préstamo de este tipo es, me parece a mí, debe estar fundamentada en lo que indica la ley y los elementos como mencionaba doña Marta, pues esos son los elementos más importantes a considerar.

Proveemos toda la información que consideramos relevante y así como hacen recomendaciones otras entidades del sector público que participan en este proceso, que es una secuencia de eventos que tienen que ocurrir para que, eventualmente, se pueda iniciar un proyecto, considero que la parte que le toca a la banca central de acuerdo con la ley, es lo medular del análisis que hacemos, pero sí nos parece muy pertinente sus observaciones que quedan en esta sesión de Junta Directiva y también, están explícitas en el documento a partir del análisis que hace el equipo.

Creo que un análisis tan comprensivo del proyecto, tal como usted lo plantea, no creo que sería viable para proveer de manera oportuna los insumos a la Junta Directiva para que pueda tomar las decisiones, partiendo de lo que se requiere en términos de ley; eso no quiere decir, bajo ninguna circunstancia, que no sean temas que haya que resolver y que tengan que resolver las distintas partes del Estado que lo componen, para que un proyecto de esta naturaleza, que es relevante y que podría dar muchísimos beneficios económicos y sociales, se pueda realizar, pero sí sé que en esta Junta Directiva ha habido una discusión meses y años recientes sobre cuál es la extensión del análisis que se debe realizar para una solicitud de endeudamiento y nosotros tratamos de resolver ese dilema, entre qué tan amplio puede ser el análisis, qué tan detallado y qué tan en factores específicos.

Tratamos de hacer ese balance, no circunscribirnos exclusivamente a los temas monetarios, de balanza de pagos, de sostenibilidad fiscal, de temas de deuda del Banco Central, sino proveer otros insumos, pero, ciertamente, en eso le doy la razón que no entra en el detalle, en un detalle completo de todos los elementos que pueden estar relacionados con el proyecto particular y con consecuencias directas o indirectas que podría tener sobre otras partes de la economía, como usted menciona, sectores afectados de alguna manera, la producción... de dónde se obtiene, por ejemplo, los requerimientos adicionales de electricidad. Entonces, esa es la forma en la que nosotros partimos de este análisis, como le digo, para traer de manera oportuna para que la Junta Directiva pueda discutir sobre los elementos de este proyecto, pero sí tratamos de delimitar el rango de ese análisis.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Muchas gracias. Yo entiendo perfectamente, Alonso y entiendo lo que ustedes están haciendo. Tal vez, mi pregunta es, si estas cosas que ustedes mismos señalan, tienen incidencia en el análisis de las variables que ustedes están, en este momento, considerando que son adecuadas para darle al Ministerio de Hacienda la luz verde con este, perdón, a Incofer con la negociación de este crédito. Eso, por un lado. Entonces, primero, si todo eso que falta incide de alguna manera en este análisis, debido a que solamente tenemos un escenario base. No pretendo de ninguna manera que el Banco Central se convierta en un analista y que le quite el trabajo a otras organizaciones que deberían hacer ese trabajo, para nada, yo entiendo cuál es nuestro terreno de acción.

Dicho esto, también, como aquí en la Junta Directiva nos hemos fomentado votar a conciencia, entonces, yo también me veo en la obligación y en la responsabilidad de externar mis puntos de vista en temas que, de alguna manera en mi trayectoria profesional me he encontrado y sobre los

1 cuales puedo emitir alguna opinión. Entonces, esa es la razón por la cual yo hago preguntas y
2 comento sobre los temas más técnicos. Gracias.

3
4 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

5 Muchas gracias, doña Silvia. Don Bernal.

6
7 **SR. BERNAL LAVERDE MOLINA:**

8 Gracias, buenas noches. Con respecto a esto yo quería indicar que todas las dudas conforme iban
9 saliendo en el análisis, hubo una comunicación fluida con el Incofer, entonces, nosotros
10 preguntábamos, ellos no respondían y bueno, Juan Carlos, que tuvo ahí la comunicación más directa,
11 tal vez, pueda agregar algo.

12
13 De lo que me acuerdo, dos puntos básicos con respecto a la demanda, que es una anotación que está
14 ahí, que la división ve un riesgo, Incofer nos dijo por algunas razones que ellos consideran que eso
15 fue una estimación de demanda más bien, conservadora. Y bueno, no estamos nosotros como para
16 contra argumentar ese tipo de cosas, es la información y el argumento que nos dio Incofer.

17
18 Y con respecto a considerar el porcentaje de adultos mayores que eventualmente podrían participar,
19 nos dicen que el dato que ellos utilizaron se basó en la experiencia que ellos han tenido a lo largo
20 de la operación actual del tren. Entonces, aun así, nos persiste la inquietud y por eso está reflejada
21 en el documento. No sé si Juan Carlos tendrá alguna otra cosa, pero que yo me acuerde esos dos
22 puntos sí fueron discutidos en varias ocasiones directamente con el Incofer. Gracias.

23
24 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

25 Los adultos mayores viajan gratis, ¿así es? Sí.

26
27 **SR. BERNAL LAVERDE MOLINA:**

28 Correcto, sí.

29
30 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

31 Lo que pasa, perdón, ahí eso es importantísimo, excelente la pregunta. En realidad, no viajan gratis,
32 los que viajan pagan por ellos, o sea, está incluido en la tarifa. Entonces, los...

33
34 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

35 Tiene razón, pero si uno está cuantificando cabezas, si uno está tomando en la demanda cabezas,
36 entonces, las cabezas de los adultos mayores cuentan, solo que los 1.245 estos que es, dicho sea de
37 paso, el doble de la que tenía el tren anterior debería tomar en cuenta que esa población de adultos
38 mayores va a ser mayor más adelante, sí.

39
40 **SR. JUAN CARLOS QUIRÓS SOLANO:**

41 Sí, muchas gracias, doña Silvia. Sí, exactamente un poco esa es la observación que nosotros hicimos.
42 Tal vez, referirme solamente al tema de la estructuración de la concesión, que precisamente, se está
43 estableciendo el proyecto, está tomando vida y establecen como un año antes que eso esté
44 determinado, es decir, que ya tengan un cartel de licitación para el servicio de operación y
45 mantenimiento.

46
47 Entonces, es un proceso y eso puede contemplar, incluso, en los términos ahí, en el pliego, lo que
48 usted muy bien mencionaba, el tema de un eventual canon, eso es parte de lo que con el tiempo,
49 ellos deben ir estructurando. Pero hay todavía un tiempo prudencial para que ellos puedan

dimensionar todo ese tipo de servicios que ellos podrían estar solicitando, desde principales KPI, ese tipo de cuestiones así particulares con los cuales se podrían estar incorporando a la licitación.

Entonces, eso quedó establecido, Mideplan lo solicitó, por lo menos un año antes de... en el MOPT nos comentaban que están realizando un... solicitaron al fondo de preinversión también, un estudio para el tema; que es muy importante, don Max, también, ahora que me acuerdo con sus consultas de origen y destino, el tema de desplazamientos, y eso, precisamente, para robustecer el tema de estimación de demanda previo a cualquier estructuración de la concesión. Entonces, están atacando en varios frentes. Muchas gracias.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Muchas gracias. Entonces, Alonso, nada más, no le entendí la respuesta a la pregunta. Estos temas que yo mencioné ¿afectan o no afectan el análisis macroeconómico que hizo la División Económica?

SR. ALONSO ALFARO UREÑA:

El criterio nuestro es que no afectan, pero sí amerita mencionarlos y dejarlos por escrito, tal como lo hemos hecho, y que en las consideraciones de la Junta lo tengan y que se socialice a las entidades correspondientes, las inquietudes que nosotros tenemos, para que el proyecto sea exitoso.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, en realidad, aquí lo que ha pasado, la discusión no es... vean, yo tengo alrededor de, tengo 41 años de trabajar en el Banco, de venir a Junta tal vez, tengo unos 35 años, de venir a Junta. Es una discusión permanente. Lo dije cuando se discutió esto 'vean, vamos a establecer criterios y en el próximo proyecto cambiamos el criterio de qué es lo que es' y eso es lo que nos pasa y es por la... no es un problema, no es un error, sino es la complejidad de lo que tiene, lo que tiene esto.

Lo que hemos hecho en otros casos es, por las variables estrictamente macroeconómicas del 106, que es el efecto en la balanza de pagos, efecto en las variables monetarias, efecto en la situación del endeudamiento público, el proyecto a como lo veo, lo que ustedes dicen, el proyecto pasa. Sin embargo, hay otras cosas que considerar que tienen créditos, perdón que tienen riesgos.

Me parece que, a diferencia del anterior, más bien Mideplan se excede; Mideplan hace lo del Banco Central desde hace cinco años porque Mideplan señala una serie de cosas que deben estar listas, o sea, Mideplan toma esa bandera como diciendo, para que no lo haga el Banco Central, lo vamos a hacer nosotros y, aun así, entonces quedaron unas recomendaciones.

Ustedes las repiten que están en Mideplan y otras que podemos hacer nosotros, pero es en la función de consejero del Estado, es lo que hemos hecho que... Entonces, yo no le veo problema, que esa sería mi propuesta, que votemos el proyecto, en caso de que el voto sea positivo, le dediquemos una parte a... puede ser el mismo documento que leyó doña Silvia, se les solicita a los gestores de este proyecto tomar en cuenta lo siguiente; y eso creo que tiene un valor porque esto va a ir a la Asamblea Legislativa, entonces, es asegurarnos que la discusión sigue viva, no la matamos, pero sigue viva. Entonces, yo no sé si... Voy a quedar aquí, si don Juan y don Jorge tiene algún criterio para considerarlo también. Adelante, don Jorge.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Mi criterio es más legalista que otra cosa, de acuerdo con la ley, nosotros tenemos que garantizar a la Asamblea Legislativa, que es a dónde va la opinión del Banco Central de que se satisfacen esos tres criterios que acaba de mencionar Róger. Si esos tres criterios se satisfacen, a mí me parece que

eso permite que la Junta Directiva adopte una decisión. Esos tres criterios son vinculantes para la Junta Directiva. La Junta Directiva no puede escapar de emitir criterios sobre esas tres cosas.

En adición, podría la Junta Directiva, si así lo quisiera, hacer recomendaciones como consejero de Gobierno y emitir otros criterios, para que se mejore el proyecto, pero a mí me parece, que esos se salen de la esfera vinculante o de la esfera del ejercicio que tiene que hacer legalmente el Banco Central para que esto prospere.

Igual, de lo que recuerdo la última vez que nosotros emitimos criterio, señalamos que ese criterio es vinculante para nosotros. Si el Banco, si la Administración no está satisfecha de que se satisfacen esos tres criterios financieros, monetarios, cambiarios, etcétera, y la deuda pública, entonces, nosotros no podríamos emitir un criterio positivo porque estaríamos contradiciéndonos a nosotros mismos. Entonces, si se satisfacen esos tres criterios, la Junta Directiva puede, en mi opinión, puede hacer una recomendación positiva porque está satisfaciendo esos requisitos.

Puede ir más allá si quisiera, pero no es obligatorio. En mi caso yo, por ejemplo, yo estaría dispuesto a votar a favor el proyecto por haber satisfecho esos tres criterios que se dicen. Además de eso, yo quisiera agregar otra cosa, de acuerdo con la misma ley que regula los servicios públicos, si mal no recuerdo, al ICE se le ha permitido satisfacer no solo los costos operativos sino ir más allá, y amortización de sus plantas eléctricas y ese tipo de cosas.

De suerte que las tarifas tendrían la flexibilidad de incrementarse hacia arriba para satisfacer esos mayores costos que podría incurrir o si no se satisface enteramente en la nueva demanda y cosas de esa naturaleza. Eso yo lo vería así. Entonces, resumo mi posición, yo estaría de acuerdo en votarlo afirmativamente, con base en lo que acabo de decir, y no tendría ningún inconveniente en que la Junta, ya sea, colectiva o individualmente, agregara otros criterios adicionales, que pueden ser voto afirmativo con reservas o voto negativo al proyecto en su totalidad. Eso sería mi posición. Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias, don Jorge. Don Juan, ¿cómo lo ve usted?

SR. JUAN ANDRÉS ROBALINO HERRERA:

Bueno, un poco en la misma línea que acaba de decir don Jorge, me parece que, si las cuestiones relacionadas con el Banco Central están bien, como nos están comentando de la División Económica, me parece que nos tocaría, bueno, en mi opinión, dar un criterio favorable. Sin embargo, tengo las mismas preocupaciones que plantean don Max y doña Silvia. A mí específicamente, me preocupa la parte tarifaria porque la parte de la tarifa es una cuestión transversal que afecta todos los supuestos del análisis.

Por ejemplo, en el punto de Max que estaba hablando sobre de dónde viene la demanda, si viene de los autos o si viene de otros medios. Ahí la parte clave es ¿cuál va a ser la tarifa? Y los movimientos de esa tarifa pueden mover un montón, de dónde viene el origen o si no viene la demanda. Además, las tarifas, obviamente, ya se ven más altas de lo que son actualmente, y a pesar de eso es solamente un 6%. Entonces, uno se pregunta de dónde va a venir esa demanda. También, en la parte de las personas de la tercera edad, aunque el hecho de que vayan a haber más personas de tercera edad significa que va a tener también, un efecto sobre las tarifas y va a tener un efecto sobre la demanda y va a tener un efecto sobre la rentabilidad del proyecto.

Entonces, esas cosas me parece que sí son importante mencionarlas para que el proyecto se haga en forma adecuada, pero creo que, dada la recomendación de la División Económica yo votaría a favor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Compañeros, ¿qué les parece si hacemos la votación en dos términos? Uno es, de acuerdo... la recomendación que debemos dar de acuerdo con el artículo 106. Y entonces, cumple el criterio balanza de pagos, monetario y el criterio de efecto sobre las finanzas públicas. Dado que lo que nos dice la División Económica sobre eso, votamos. Y luego le agregamos en las consideraciones, lo que dice el artículo 3 y 99 del Banco, el Banco es consejero del Estado.

En su calidad de consejero del Estado yo diría, que le agreguen lo que la División Económica señala, yo le agregaría íntegro, me gustó la forma en que lo hizo doña Silvia, el documento, por dicha que lo tiene por escrito, para que lo pase, íntegro lo que dijo doña Silvia, yo no sé si doña Marta, don Juan, don Max quieren agregar algo más para que quede la opinión de todos. ¿Les parece si procedemos de esa forma?

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Sí.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, muy bien. Entonces, lo primero es, someto a votación: dar criterio sobre la solicitud que nos hace Incofer para contratar este crédito con el BCIE y con el Banco Europeo de Inversión amparado a lo que se establece del artículo 106 de la *Ley Orgánica del Banco Central* que hemos discutido. Los que estemos de acuerdo, por favor, manifestémoslo. Don Jorge, doña Silvia, doña Marta, don Max, don Juan, mi persona.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Don Róger, yo quisiera justificar mi voto, por favor.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto. Sí.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Bueno. Muchas gracias. La División Económica...

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Doña Silvia.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Es este voto.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, porque luego vamos al de la otra por el artículo 3 y 99.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Correcto. Muy bien. Sí, la División Económica nos ha dado seguridades de que el proyecto cumple con los criterios que el artículo 106 de la *Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica* y el 7 de la *Ley de Contratos de Financiamiento Externo con Bancos Privados Extranjeros* nos encomiendan. La aprobación del Banco Central se basa en la presunción de que la información provista es completa, veraz, oportuna y técnicamente correcta. Pero es claro que falta información.

Cualquier variación significativa en dicha información podría generar un cambio en la valoración que hace el Banco Central en este momento. Por lo tanto, yo me reservo el derecho a cambiar mi voto en la fase de consulta legislativa al Banco Central. Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muchas gracias, doña Silvia. Ahora solicito, a ver si a ustedes les parece, hay una serie de observaciones que la División Económica hace, y hay una serie de observaciones que hemos comentado aquí que me parecen bastante bien estructuradas de doña Silvia. Entonces, mediante la invocación de los artículos 3 y 99 de la *Ley Orgánica del Banco Central* y que el Banco, como consejero del Estado, remita esas recomendaciones en calidad de consejo, que es lo que corresponde, como consejero del Estado. ¿Estarían de acuerdo con eso?

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Yo quiero decir algo. Yo lo que estaría dispuesto es a avalar la recomendación de la División Económica, hasta ahí. Ya otras consideraciones de carácter diferente a esas, me parece a mí que deberían ser acompañadas por cada director individualmente, esa sería mi posición.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto. Doña Karol, ¿eso se puede, jurídicamente? Yo entendería que sí, pero usted me dirá. Micrófono, doña Karol.

SRA. KAROL ZÚÑIGA CASTRO:

Sí, señor, cada uno puede justificar su parecer, y que quede en el acta.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

En el acta y en el acuerdo, es que más...

SRA. KAROL ZÚÑIGA CASTRO:

Y en el acuerdo.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

En el acuerdo que se va a comunicar a los que hicieron la solicitud y esto sabemos que va a llegar a la Asamblea Legislativa.

SRA. KAROL ZÚÑIGA CASTRO:

Sí, no hay ningún inconveniente jurídico para eso.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto. Muy bien, entonces voy a decirlo otra vez.

Con base en el artículo 3 y 99 de la *Ley Orgánica del Banco*, los miembros de la Junta Directiva van a realizar una serie de recomendaciones en su calidad de consejero de esta Junta, de este Banco en su calidad de consejero del Estado a este proyecto. El primer conjunto de observaciones que las avala... las observaciones que ha hecho la División Económica. ¿Quiénes estamos de acuerdo con lo de la División Económica?

Don Jorge, doña Silvia, doña Marta, don Max, don Juan y mi persona. Estamos de acuerdo. ¿Algún otro miembro quiere hacer recomendaciones?

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

1 Sí, bueno, doña Silvia y yo, las mías son muchísimo más cortas.

2
3 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

4 Yo no..., perdón.

5
6 **SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:**

7 Sí, nada más, para terminar, Silvia. Yo quiero agregar dos cosas, una que yo no estoy en desacuerdo
8 con lo que han dicho Silvia ni Max, no estoy en desacuerdo, pero me parece a mí que ellos que han
9 elaborado un criterio un poco más puntual, lo pueden aportar al acta.

10
11 Yo sí quiero, de cosecha mía, yo sí quiero decir que la ley que autoriza el establecimiento, al Aresep,
12 el establecimiento de tarifas es más flexible. Y yo creo que en el futuro modificaciones en las tarifas
13 pueden ser perfectamente posibles para restablecer al menos en parte, la viabilidad del proyecto.
14 Eso por un lado y el otro, que el Ministerio de Hacienda, en representación del Estado está
15 asumiendo una obligación y a mí me parece que es legítimo que el Estado quiera tener una política
16 pública que beneficie el transporte de los usuarios en Costa Rica y que lo haga más equitativo, más
17 participativo a las gentes de menores recursos.

18
19 Y en ese sentido, para mí no tiene ninguna diferencia si el Estado hace eso y pierde la plata en su
20 totalidad, porque para eso tiene la potestad de Estado, de imperio, para hacer ese tipo de cosas
21 porque está persiguiendo un fin público y los fines públicos cuestan plata. Entonces, no me preocupa
22 tanto el que el proyecto sea enteramente sostenible desde el punto de vista financiero, si hay una
23 política pública del Estado para orientar parte de sus recursos, como hacen la gran cantidad de cosas
24 que hace el Estado, subsidios de esta naturaleza o lo que sea.

25
26 Entonces, no encuentro que sea ilegítimo que el Estado tome esa decisión y en caso extremo que la
27 plata la pierda en su totalidad, si considera que el beneficio para la sociedad no financiero es político
28 o desde el punto de vista de la política pública es superior al costo financiero potencial que podría
29 tener el proyecto. Esa sería mi inclinación.

30
31 **SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:**

32 Muchas gracias, don Jorge. Doña Silvia.

33
34 **SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:**

35 Yo no voy a repetir, don Róger, las observaciones que yo hice porque están escritas, entonces, me
36 gustaría que si, por favor, se puedan insertar en esta parte de mi intervención y yo las mando por
37 escrito a la Secretaría, de nuevo¹. Obviamente, ustedes las van a ver en las actas, así que...

¹ Las observaciones a que hace referencia la señora Silvia Charpentier Brenes, integrante de la Junta Directiva, se transcriben a continuación: *“Considero que hace falta el contexto más amplio de las políticas públicas en las que se inserta el TRP. Se cita el SITGAM y el Plan Nacional de Descarbonización, pero el documento no parece hacer referencia a los demás componentes multimodales, como, por ejemplo, el TELCA que es el tren eléctrico de carga, la electrificación de la flota de transporte privado, la desincentivación de la importación de vehículos viejos con altas emisiones de carbono, y más bien veo la extensión de la vida útil de unidades de transporte de servicios especiales, que son los de estudiantes y de turismo. Sería excelente ver mayor coherencia de las políticas públicas con los objetivos de descarbonización del transporte en Costa Rica, que es el sector que contribuye en forma mayoritaria a las emisiones de carbono del país por medio de la quema de combustibles fósiles.*

Para garantizar la ejecución exitosa, la rentabilidad financiera a largo plazo y la mitigación de los riesgos identificados en el proyecto del Tren Rápido de Pasajeros (TRP), tanto el documento de la División Económica DEC-0047-2025 como MIDEPLAN han señalado la necesidad de información adicional crucial y la finalización de la planificación detallada en varias áreas.

1. En cuanto a la planificación de riesgos y gobernanza, se requiere el desarrollo y presentación de planes detallados para mitigar las vulnerabilidades identificadas, especialmente la alta sensibilidad financiera del proyecto. Entre estos está:
a. Plan de Administración de Riesgos Detallado: El INCOFER debe generar un plan de administración de riesgos que evite que la materialización de dichos riesgos pueda afectar los resultados esperados del proyecto. Este plan no está detallado.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Definitivamente.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Para que queden tal cual. Muchas gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

¿Usted las tiene ahí, doña Silvia? ¿Las tiene ahí?

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Sí, tengo que limpiarlas un poquito, pero sí las tengo.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Sí, porque me gustaría tenerlas lo antes posible.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Por supuesto, claro que sí.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Si las envía hoy mismo, se lo agradezco mucho.

SRA. SILVIA CHARPENTIER BRENES:

Ya me voy a poner a trabajar. Claro que sí, con mucho gusto.

b. *Estructuración de la Concesión: Se requiere la estructuración detallada de la concesión para la operación y el mantenimiento. Los detalles de cómo se asignarán los riesgos y la remuneración del operador son fundamentales, especialmente porque el Estado no asumirá subsidios operativos.*

2. *Viabilidad Financiera. Se señala en el documento que la viabilidad financiera es altamente sensible a los ingresos y costos, por lo que se requiere un plan de ingresos más robusto y alineado con la política pública. Algunos de los elementos de este plan que se destilan del documento de la División Económica son:*

- a. *Detalles sobre la Integración Tarifaria: Aunque el informe de factibilidad reconoce que la integración (pago electrónico único y estructura tarifaria unificada con el SITGAM) mitigaría el riesgo de la "milla extra" e incrementaría la demanda, estos mecanismos aún no forman parte del escenario base. Es imprescindible dimensionar el impacto de esta integración sobre la demanda y la tarifa final para garantizar los beneficios sociales y económicos.*
- b. *Valoración de Demanda para la Concesión: Se debe valorar la demanda de forma concurrente con la estructuración de la concesión. Esto es necesario para determinar si se establece un canon que permita cubrir la mayor parte de las inversiones de las líneas restantes.*
- c. *Alineación de Supuestos de Demanda: Se requiere alinear el supuesto de la participación de los adultos mayores en la demanda con las proyecciones de la estructura de la población por edades del INEC. Esto se debe a que la población de adultos mayores (que podría usar el tren) se proyecta a incrementarse del 11% en 2024 al 25% en 2044. El impacto cuantificado de esta corrección es necesario.*
- d. *Detalles del Mecanismo Fiscal: Se requiere la concreción de la propuesta de modificar la Ley N°8114 para asignar una pequeña porción del impuesto a los combustibles al INCOFER. Los detalles de qué porcentaje exacto (aunque ya se nos aclaró que es un 3%) cómo se utilizarían estos recursos (fortalecimiento institucional, modernización del sistema o coadyuvar en el pago de la deuda) son necesarios para evaluar la mitigación del riesgo fiscal.*

3. Logística de Ejecución y Adquisición Predial

Se requieren planes operativos y de gestión de recursos para evitar demoras y riesgos durante la fase de construcción.

- a. *Garantía de Recursos para Expropiaciones: Mideplan recomendó al INCOFER y al MOPT tomar medidas para la gestión expedita de la asignación de recursos para expropiaciones. Aunque el MOPT aportará los recursos para cubrir estos procesos, se necesita la confirmación de la planificación y organización adecuada.*
- b. *Coordinación de Relocalización de Servicios Públicos: Se requiere la planificación y coordinación adecuadas para la relocalización de servicios públicos (electricidad, agua, telecomunicaciones) con las instituciones correspondientes (ICE, AyA y gobiernos locales). Esta previsión es clave para reducir los riesgos en la etapa de ejecución.*

Los siguientes comentarios no se extraen del documento:

Asimismo, faltan las proyecciones de oferta y demanda de electricidad, considerando que ya tenemos déficit de generación eléctrica por razones de variaciones climáticas, y también sería importante considerar el efecto distributivo, es decir, quiénes son los ganadores y perdedores entre los oferentes de transporte. Creo que los mayores perdedores son los operadores de autobuses y no sé si hay plan de mitigación para las pérdidas en que podrían incurrir éstos y otros grupos con la entrada en operación eventual del TRP".

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Muy bien. Los que estemos de acuerdo que doña Silvia integre, bueno, lo que don Jorge dijo ya quedó integrado. Bueno, doña Silvia usted tiene que votar por usted, ¿está bien? Todos estamos de acuerdo, don Juan, don...

SR. MAX SOTO JIMÉNEZ:

Estamos de acuerdo en que lo integre y yo estaría de acuerdo en las observaciones que hace que coinciden en parte con las que yo propuse y van más allá. Creo que son importantes por cuanto los proyectos no pueden valorarse exclusivamente en papel. Idealmente, si todo se cumple, se cumple el fin público, pero la experiencia nos enseña que algunos aspectos, tal vez, sencillos dentro de los proyectos, terminan siendo obstáculos enormes que evitan la consecución del fin público y más bien, pueden aumentar la carga tributaria que pesa sobre el resto de la gente por una mala administración o por falta de previsión. En aspectos como, por ejemplo, las expropiaciones y la relocalización de servicios, es un aspecto que ha, en forma reiterada, afectado proyectos de infraestructura en un sentido negativo con experiencias muy amargas.

El tema de la demanda es muy importante. Si se va a subsidiar, de lo que entiendo, hay un costo hundido ahí, la inversión que hace el Estado no la va a recuperar financieramente. Entonces, hacerlo explícito. Como bien señalaba Jorge, hay modelos tarifarios para concesiones que contemplan el costo de la inversión y eso se ha aplicado tanto para el AyA como para el ICE y se aplica en concesiones, que precisamente, en las que hay una concesión, el concesionario pone los fondos para la inversión, en este caso los está poniendo el Estado y no los va a recuperar financieramente, según hasta donde nos han explicado y hasta donde yo entiendo.

Pero entonces, eso debe quedar explícito, en forma expresa, que se sepa cuál es la estructuración financiera y cuál es el beneficio económico que el proyecto presenta. Entonces, resumiendo, estoy de acuerdo en no sólo lo que Silvia nos presente, sino que yo me adhiero a esas recomendaciones también. Gracias.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Perfecto, de acuerdo. Estábamos votando los que estemos de acuerdo en incluir ese trabajo estructurado que hizo doña Silvia en la parte de consejero del Estado, los que estemos de acuerdo.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Y de Max también.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Bueno, doña Silvia y don Max.

SR. JORGE GUARDIA QUIRÓS:

Yo también estoy de acuerdo.

SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Don Jorge, doña Silvia, don Juan, don Max, doña Marta, mi persona. Entonces, seis votos a favor para incluir eso. Quisiera darle la misma oportunidad a todos. No sé si doña Marta quisiera incluir algo. No. Don Juan, ¿usted quisiera incluir algo? Perfecto. Entonces... ¿alguien iba a decir algo? Entonces, compañeros, ahora lo que corresponde es darle firmeza al acuerdo. Los que estemos de acuerdo con la firmeza manifestémoslo, por favor. Don Jorge, doña Silvia, doña Marta, don Max, don Juan, mi persona, aprobado por unanimidad y en firme. Muchísimas gracias. En realidad, creo que fue una discusión muy rica y que todos aprendemos de la discusión”.

La Junta Directiva, con base en lo expuesto por la División Económica en su oficio DEC-0047-2025, del 22 de setiembre de 2025, así como en los comentarios y observaciones transcritas en la parte expositiva de este artículo, y

al resultar que:

1. El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), en nota PE-OF-0717-2025 del 5 de setiembre del 2025, solicitó la autorización del Banco Central para que el Ministerio de Hacienda (MH) suscriba un crédito con el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) por un monto de USD 550 millones y con el Banco Europeo de Inversiones por USD 250 millones, para financiar el proyecto “Construcción, equipamiento y puesta en operación de las Líneas 1 y 2 del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana, por el INCOFER”.
2. Los artículos 106 de la *Ley Orgánica del Banco Central de Costa Rica*, Ley 7558 y 7 de la *Ley de Contratos de Financiamiento Externo con Bancos Privados Extranjeros*, Ley 7010 establecen la obligación de las entidades públicas de solicitar autorización previa del BCCR cuando pretendan contratar endeudamiento interno o externo. Según lo dispuesto en la Ley 7010 el criterio de esta entidad es vinculante.

al considerar que:

- A. De acuerdo con el Incofer, el proyecto Construcción, Equipamiento y Puesta en Operación de las Líneas 1 y 2 del Tren Rápido de Pasajeros (TRP) es una iniciativa estratégica de inversión pública orientada a transformar el sistema de transporte ferroviario en la Gran Área Metropolitana (GAM). Su formulación responde a la necesidad de modernizar la infraestructura, mejorar la eficiencia del transporte colectivo y contribuir a los objetivos nacionales de descarbonización y sostenibilidad urbana. El proyecto genera beneficios en ámbitos como transporte, competitividad, sostenibilidad ambiental, inclusión social y desarrollo urbano.

La iniciativa se encuentra respaldada por el marco legal vigente, incluida la Ley 9366 de Modernización del Incofer, que declara el proyecto de interés público, así como el Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050.

- B. El Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica emitió la aprobación final de inicio de trámites para el endeudamiento en estudio, mediante oficio Mideplan-DM-0764-2025 del 19 de agosto de 2025.

Indicó que el proyecto por financiar forma parte de las intervenciones públicas incluidas en el Plan Nacional de Desarrollo e Inversión Pública 2023-2026. Además, cuenta con la Viabilidad Ambiental Potencial otorgada por la Secretaría Técnica Ambiental (Setena) mediante la Resolución 1002-2025-SETENA del 2 de julio de 2025, expediente D1-498-2025-SETENA.

Agregó que el proyecto es rentable desde la perspectiva de la sociedad. Los beneficios identificados en la evaluación económica-social permitirán que por cada dólar que se invierta en el proyecto, la sociedad reciba beneficios por aproximadamente 1,47 dólares.

Recomendó al Incofer y al Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) tomar las medidas de planificación y organización necesarias para la relocalización de servicios públicos y la gestión expedita de la asignación de recursos para expropiaciones. También sugirió al Incofer: i) generar un plan de administración de riesgos que evite que su materialización pueda afectar los resultados esperados del proyecto y, ii) realizar una estructuración detallada de la concesión y valoración de la demanda al menos un año antes de terminar la etapa constructiva del proyecto, de manera que, si se llegara a determinar un canon, este permita cubrir la mayor parte de las inversiones de las líneas restantes.

- C. El Ministerio de Hacienda, mediante oficio MH-DM-OF-1415-2025 del 5 de setiembre del 2025, indicó que las condiciones de este financiamiento son favorables en cuanto a tasa de interés y plazo, lo que suaviza su impacto sobre el flujo de caja de la Tesorería Nacional y, por ende, coadyuva en la gestión de la liquidez y apoya la reducción en el costo de la deuda; todo ello en beneficio de las finanzas públicas. Asimismo, hizo notar que es difícil que en el mercado financiero local se tenga acceso a los recursos necesarios para desarrollar este proyecto sin generar presiones alcistas sobre las tasas de interés locales.

Señaló también que los efectos de estas operaciones crediticias sobre la razón la deuda pública a PIB y sobre la exposición al riesgo cambiario son gestionables y no implican desvíos significativos de las trayectorias estimadas para estos indicadores.

- D. La contratación de estas operaciones de crédito se estima no atenta contra la estabilidad interna y externa de la moneda nacional, debido a que:

- a. Si bien el endeudamiento en estudio no formó parte de las proyecciones macroeconómicas incluidas en el Informe de Política Monetaria (IPM) de julio del 2025, su incorporación contribuirá a garantizar el financiamiento del déficit en cuenta corriente de la balanza de pagos en el periodo 2026-2030.

En efecto, las proyecciones macroeconómicas incluidas en el IPM de julio pasado suponen un déficit en cuenta corriente de la balanza de pagos que como promedio anual ascendería a 1,5% del PIB en el lapso 2026-2030, ligeramente superior al estimado para el bienio 2024-2025 (1,3%). Este déficit se prevé sería completamente financiado con capital de mediano y largo plazo, mayoritariamente destinado al sector privado, toda vez que el componente público de ese capital supone una trayectoria decreciente, desde 1,0% del PIB en el 2026, hasta 0,1% en el 2030.

- b. El componente importado del Proyecto del TRP se concentra en bienes estratégicos cuya producción es inexistente o limitada en el mercado local, lo que impacta directamente las importaciones del régimen definitivo, especialmente durante el bienio 2028–2029. No obstante, ese efecto se considera manejable en el contexto de las cuentas externas del país.

Además, la relación deuda externa del Gobierno general a PIB se mantendría en una trayectoria descendente, sin limitar la sostenibilidad macroeconómica del país.

- c. En ausencia de esta fuente de financiamiento externo y la decisión de ejecutar este Proyecto en la actual coyuntura económica, el Ministerio de Hacienda tendría que acudir al mercado local por los recursos necesarios, con el potencial efecto incremental sobre las tasas de interés. Esta situación no solo restaría espacio para que, dadas las restricciones

presupuestarias, otras partidas del gasto público puedan aumentar, sino también limitaría la expansión del crédito sector privado, con implicaciones directas sobre la inversión y el crecimiento económico.

- d. El efecto monetario de los desembolsos asociados a este endeudamiento dependerá del uso que el Gobierno Central asigne a esos recursos. En caso de ser utilizados para atender obligaciones en moneda extranjera, no habría una expansión monetaria directa; mientras que, si se destinan a pagos en moneda nacional, las divisas han de ser gestionadas por el Banco Central. En este último caso, en función de las condiciones monetarias que prevalezcan, el BCCR podría requerir neutralizar la expansión monetaria asociada con los instrumentos de política monetaria disponibles, sin comprometer la estabilidad de la inflación.

Además, el superávit de divisas generado por el mercado privado de cambios ha permitido atender oportunamente los requerimientos del Sector Público no Bancario, por lo que en ausencia de choques que introduzcan cambios relevantes en la estructura productiva del país, se estima que los flujos asociados al servicio de este endeudamiento podrán ser gestionados sin generar presiones desestabilizadoras en el mercado cambiario.

- e. El financiamiento externo asociado al TRP se enmarca en el proceso de consolidación fiscal previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y su contratación no compromete la trayectoria descendente de la razón deuda a PIB del Gobierno Central. Además, es previsible que cualquier posible impacto sea mitigado por los beneficios en crecimiento económico que generaría esta inversión pública.

Asimismo, la participación de deuda en moneda extranjera se mantiene dentro de los parámetros definidos en la Estrategia de Deuda de Mediano Plazo del Ministerio de Hacienda.

- f. El acceso a recursos externos en condiciones financieras favorables reduce la presión sobre el mercado local de fondos prestables, lo que contribuye a moderar las tasas de interés internas y favorece el crédito al sector privado. En este contexto, el financiamiento del TRP representa una opción favorable frente a otras fuentes de deuda, al tiempo que permite avanzar en la ejecución de infraestructura estratégica sin generar distorsiones significativas en el mercado financiero local.

- E. El ordenamiento del sistema de transporte público y la inversión en infraestructura como el TRP constituyen instrumentos relevantes para el desarrollo económico y social del país, al mejorar la movilidad urbana, estimular la actividad productiva y contribuir al crecimiento potencial de la economía.

En particular, se estima que la ejecución del TRP podría generar un efecto acumulado sobre el crecimiento real del PIB de aproximadamente 1,9 puntos porcentuales. Asimismo, el proyecto se alinea con la evidencia internacional que destaca los beneficios de largo plazo de la inversión pública en infraestructura y, por ende, sobre el bienestar de la población.

- F. El proyecto del TRP se enmarca en los objetivos del Plan Nacional de Descarbonización 2018–2050, al sustituir el sistema ferroviario basado en el uso de combustibles, por uno electrificado, lo que promovería un cambio modal hacia un transporte público colectivo amigable con el ambiente.

G. La iniciativa contempla un esquema de gobernanza, previsiones para expropiaciones, relocalización de servicios y la integración con el SITGAM como marco de articulación del transporte público. No obstante, la viabilidad financiera del proyecto, en consonancia con la evidencia internacional, es altamente sensible a disminuciones en la demanda del servicio, lo cual se mantiene como un riesgo relevante.

H. Como ocurre con toda solicitud de criterio al Banco Central de Costa Rica sobre endeudamiento público, se procedió al análisis de la información provista por las distintas entidades públicas involucradas, bajo la presunción de que esta es completa, veraz, oportuna y técnicamente correcta. Cualquier variación significativa en dicha información podría generar un cambio en la valoración que se realiza sobre esta operación.

dispuso por unanimidad y en firme:

I. Al amparo de las competencias asignadas al Banco Central de Costa Rica en el artículo 106 de su Ley Orgánica y en el artículo 7 de la Ley de Contratos de Financiamiento Externo con Bancos Privados Extranjeros, emitir criterio afirmativo para que se autorice al Ministerio de Hacienda a contratar un endeudamiento con el Banco Centroamericano de Integración Económica por USD 550 millones y con el Banco Europeo de Inversiones por USD 250 millones, para financiar el proyecto “Construcción, equipamiento y puesta en operación de las Líneas 1 y 2 del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana, por el INCOFER”.

II. Manifestar con base en la función de ser consejero del Estado, dispuesta en los artículos 3 y 99 de su Ley Orgánica, y con el fin de garantizar la ejecución exitosa del proyecto del Tren Rápido de Pasajeros, que esta Junta Directiva estimó necesario que los entes encargados de la gestión del proyecto tomen medidas para mitigar los riesgos identificados previamente.

En particular, la directora Silvia Charpentier Brenes indicó lo siguiente, lo cual fue apoyado por el director Max Soto Jiménez:

“Considero que hace falta el contexto más amplio de las políticas públicas en las que se inserta el TRP. Se cita el SITGAM y el Plan Nacional de Descarbonización, pero el documento no parece hacer referencia a los demás componentes multimodales, como, por ejemplo, el TELCA que es el tren eléctrico de carga, la electrificación de la flota de transporte privado, la desincentivación de la importación de vehículos viejos con altas emisiones de carbono, y más bien veo la extensión de la vida útil de unidades de transporte de servicios especiales, que son los de estudiantes y de turismo. Sería excelente ver mayor coherencia de las políticas públicas con los objetivos de descarbonización del transporte en Costa Rica, que es el sector que contribuye en forma mayoritaria a las emisiones de carbono del país por medio de la quema de combustibles fósiles.

Para garantizar la ejecución exitosa, la rentabilidad financiera a largo plazo y la mitigación de los riesgos identificados en el proyecto del Tren Rápido de Pasajeros (TRP), tanto el documento de la División Económica DEC-0047-2025 como MIDEPLAN han señalado la necesidad de información adicional crucial y la finalización de la planificación detallada en varias áreas.

1. En cuanto a la **planificación de riesgos y gobernanza**, se requiere el desarrollo y presentación de planes detallados para mitigar las vulnerabilidades identificadas, especialmente la alta sensibilidad financiera del proyecto. Entre estos está:
 - a. **Plan de Administración de Riesgos Detallado:** El INCOFER debe generar un plan de administración de riesgos que evite que la materialización de dichos riesgos pueda afectar los resultados esperados del proyecto. Este plan no está detallado.
 - b. **Estructuración de la Concesión:** Se requiere la estructuración detallada de la concesión para la operación y el mantenimiento. Los detalles de cómo se asignarán los riesgos y la remuneración del operador son fundamentales, especialmente porque el Estado no asumirá subsidios operativos.
2. **Viabilidad Financiera.** Se señala en el documento que la viabilidad financiera es altamente sensible a los ingresos y costos, por lo que se requiere un plan de ingresos más robusto y alineado con la política pública. Algunos de los elementos de este plan que se destilan del documento de la División Económica son:
 - a. **Detalles sobre la Integración Tarifaria:** Aunque el informe de factibilidad reconoce que la integración (pago electrónico único y estructura tarifaria unificada con el SITGAM) mitigaría el riesgo de la "milla extra" e incrementaría la demanda, estos mecanismos aún no forman parte del escenario base. Es imprescindible dimensionar el impacto de esta integración sobre la demanda y la tarifa final para garantizar los beneficios sociales y económicos.
 - b. **Valoración de Demanda para la Concesión:** Se debe valorar la demanda de forma concurrente con la estructuración de la concesión. Esto es necesario para determinar si se establece un canon que permita cubrir la mayor parte de las inversiones de las líneas restantes.
 - c. **Alineación de Supuestos de Demanda:** Se requiere alinear el supuesto de la participación de los adultos mayores en la demanda con las proyecciones de la estructura de la población por edades del INEC. Esto se debe a que la población de adultos mayores (que podría usar el tren) se proyecta a incrementarse del 11% en 2024 al 25% en 2044. El impacto cuantificado de esta corrección es necesario.
 - d. **Detalles del Mecanismo Fiscal:** Se requiere la concreción de la propuesta de modificar la Ley N°8114 para asignar una **pequeña porción** del impuesto a los combustibles al INCOFER. Los detalles de qué porcentaje exacto (aunque ya se nos aclaró que es un 3% y cómo se utilizarían estos recursos (fortalecimiento institucional, modernización del sistema o coadyuvar en el pago de la deuda) son necesarios para evaluar la mitigación del riesgo fiscal.
3. **Logística de Ejecución y Adquisición Predial**

Se requieren planes operativos y de gestión de recursos para evitar demoras y riesgos durante la fase de construcción.

 - a. **Garantía de Recursos para Expropiaciones:** Mideplan recomendó al INCOFER y al MOPT tomar medidas para la **gestión expedita de la asignación de recursos para expropiaciones**. Aunque el MOPT aportará los recursos para cubrir estos procesos, se necesita la confirmación de la planificación y organización adecuada.
 - b. **Coordinación de Relocalización de Servicios Públicos:** Se requiere la planificación y coordinación adecuadas para la **relocalización de servicios públicos** (electricidad, agua, telecomunicaciones) con las instituciones correspondientes (ICE, AyA y gobiernos locales). Esta previsión es clave para reducir los riesgos en la etapa de ejecución.

Los siguientes comentarios no se extraen del documento:

Asimismo, faltan las proyecciones de oferta y demanda de electricidad, considerando que ya tenemos déficit de generación eléctrica por razones de variaciones climáticas, y también sería importante considerar el efecto distributivo, es decir, quiénes son los ganadores y perdedores entre los oferentes de transporte. Creo que los mayores perdedores son los operadores de autobuses y no sé si hay plan de mitigación para las pérdidas en que podrían incurrir éstos y otros grupos con la entrada en operación eventual del TRP”.

Comunicar a: Presidente del Banco (c.a: Gerencia, Auditoría Interna, División Económica, Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan), Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), Ministerio de Hacienda, Dirección General de la Gestión de Deuda Pública del Ministerio de Hacienda, Autoridad Presupuestaria).

ARTÍCULO 6. *Distribución de documentos que no eran de carácter resolutivo.*

Seguidamente, los miembros de la Junta Directiva conocieron copias digitales de los oficios que se detallan a continuación, los cuales no eran de carácter resolutivo:

1. ANEP-BCCR 419-09-2025, 12 de setiembre 2025, suscrito por el señor Robert Jiménez González, presidente seccional de ANEP BCCR, mediante el cual remite una serie de comentarios y solicitudes en relación con el artículo 5 del acta de la sesión 6275-2025, celebrada el 26 de agosto de 2025.
2. Oficio sin número, del 12 de setiembre de 2025, suscrito por un grupo de funcionarios homologados, por medio del cual manifiestan algunos argumentos normativos y técnicos relacionados con el proceso de homologación de puestos y la participación del Banco Central de Costa Rica.
3. Oficio del 17 de setiembre de 2025, suscrito por el señor José Martí Jiménez Figueres, presidente de la Cámara Nacional de Turismo, mediante el cual presenta algunos argumentos técnicos que fundamentan una solicitud de reducción en el proceso de revisión de la Tasa de Política Monetaria.

Al respecto se transcribe lo siguiente:

“SR. RÓGER MADRIGAL LÓPEZ:

Creo que con esto llegamos al final de la sesión de hoy. Vamos a ver. Sí, porque lo que queda son documentos de carácter no resolutivo, y entonces es correspondencia. Bueno, compañeros, les agradezco mucho. Si están de acuerdo, daría por finalizada la sesión de hoy. Muchas gracias”.

Se dieron por recibidos.

A LAS 19:52 HORAS FINALIZÓ LA SESIÓN.

ÍNDICE**ARTÍCULO 1**

Constancia de: a) reunión de trabajo, b) participación remota y c) inasistencia. Pág. 1.

ARTÍCULO 2

Aprobación del orden del día. Pág. 2.

ARTÍCULO 3

Aprobación de los proyectos de las actas de las sesiones 6280-2025 y 6281-2025. Pág. 2

ARTÍCULO 4

Se autorizó al presidente del Banco Central para que disfrute parte de sus vacaciones el lunes 20 de octubre de 2025. Pág. 3

ARTÍCULO 5

Se emitió criterio afirmativo para que se autorice al Ministerio de Hacienda a contratar un endeudamiento con el Banco Centroamericano de Integración Económica por USD 550 millones y con el Banco Europeo de Inversiones por USD 250 millones, para financiar el proyecto “Construcción, equipamiento y puesta en operación de las Líneas 1 y 2 del Sistema de Tren Rápido de Pasajeros (TRP) en la Gran Área Metropolitana, por el INCOFER y se solicitó a los entes encargados de la gestión del proyecto, tomar las medidas para mitigar los riesgos identificados y señalados por miembros de la Junta Directiva del Banco Central de Costa Rica. Pág. 6

ARTÍCULO 6

Se dieron por recibidos los documentos con fines informativos. Pág. 47.