

Investigación para optar por el grado de Maestría en Administración de Empresas Énfasis en Gerencia de Operaciones

Tema:

Solución de la incapacidad estatal para
satisfacer las necesidades de infraestructura
de transporte de Costa Rica

Elaborado por:

Edgardo Alonso Umaña Jiménez

Tabla de contenido

Resumen	2
Palabras claves.....	2
Abstract	2
Key words	2
Introducción	3
Capítulo I: Antecedentes e importancia del problema	5
Antecedentes	5
Justificación	6
Pregunta de investigación	6
Objetivo general.....	6
Objetivos específicos	6
Capítulo II: Marco conceptual	¡Error! Marcador no definido.
Concesiones.....	8
Fideicomisos	10
Plan Nacional de Transporte de Costa Rica 2011 - 2035.....	12
Capítulo III: Marco metodológico	13
Tipo de investigación	13
Enfoque.....	13
Población	13
Muestra	13
Capítulo IV: Análisis de resultados	14
Conclusiones	19
Referencias	20
Anexos	22
Anexo I – Encuesta aplicada	22

Resumen

Con el fin de conocer acerca de la problemática que genera la falta de inversión en infraestructura de transportes, se presenta en la siguiente investigación dos modelos de ejecución de obra pública. La concesión como un modelo, el cual ha sido sumamente cuestionado y la financiación por medio de fideicomisos.

Por otro lado, se plantea una encuesta tomando en cuenta la edad, grado de escolaridad y comparándolo con la percepción respecto a la habilidad del gobierno en ejecutar proyectos de obra pública.

Se analiza el cumplimiento del Plan Nacional de Transportes de Costa Rica y el nivel mínimo de inversión sostenida, para llevar a cabo los objetivos planteados en el mismo.

Palabras claves

Infraestructura, transporte, concesión, competitividad, proyectos

Abstract

Key words

Infrastructure, transport, concession, competitiveness, projects

Introducción

Según el Informe de Competitividad Global 2015 - 2016 publicado por el World Economic Forum, en el cual Costa Rica se ubica en la posición 52 de 140 naciones analizadas, alcanzando con esta la primera posición a nivel centroamericano y por encima de países como México o Colombia. Para calcular nota y determinar la posición se toman en cuenta 12 pilares entre los que se destaca Infraestructura, en la cual ya Costa Rica baja a la posición 71, sin embargo, este pilar se subdivide en 2 rubros, Infraestructura de Electricidad y Telefonía que la ubica en la posición 46 e Infraestructura de Transporte que la ubica en la posición 105. La baja posición ocupada en Infraestructura de transporte, claramente incide en muchas áreas desde comerciales hasta sociales.

Lamentablemente el desarrollo en temas de infraestructura está envuelto en una tramitología que algunas veces puede tardar hasta 10 años, desde la formulación del proyecto hasta su inicio de construcción y en algunos casos después de ese tiempo no llegan a concretarse. Se pueden tomar como ejemplo la carretera a San Carlos la cual fue firmada finalizando la administración del presidente Miguel Angel Rodríguez y aun no se ve un rumbo claro.

Además de lo burocrático que puede llegar a ser la ejecución de proyectos de obra pública, se han presentado muchos casos en los cuales los proyectos nacieron sin contar con un estudio económico previo o sin la debida asesoría, lo cual ha obligado al país a pagar altos montos de indemnización al prescindir de contratos, como lo fue el pago de 35 millones de dólares a la empresa OAS la cual iba a ser responsable de la construcción de la carretera San José – San Ramón.

En setiembre del 2011, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentó el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011 – 2035 en el cual su principal visión integrada al 2035 es:

- Proporcionar a los ciudadanos del país un sistema de transportes único que integre a cada uno de los distintos modos que lo conforman, para facilitar el acceso a la red y la movilidad de las personas y de las mercancías.
- Disponer de un sistema de transporte orientado a la facilitación del comercio, de forma que constituya una herramienta, no solo para la actividad económica y productiva del país, sino para potenciar la integración de Costa Rica en el mercado internacional a través de la mejora de sus exportaciones.

- Asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes como vía de minimizar su impacto en el ambiente, potenciando la imagen del país como destino privilegiado para actividades de turismo y especialmente de ecoturismo.

Uno de los retos planteados en el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011 – 2035, es destinar cerca del 4% del PIB a proyectos de infraestructura, sin embargo, esta cifra apenas ronda el 0.8% del PIB.

Antecedentes e importancia del problema

Antecedentes

Hasta la década de los ochenta Costa Rica invirtió importantes montos de recursos para construir una red vial extensa, esfuerzo que ha sido exitoso hasta nuestros días, con niveles de cobertura de la red nacional muy superiores en comparación con países de la región centroamericana y Panamá. Sin embargo, durante los ochentas el país experimentó una aguda crisis económica que afectó la disponibilidad de recursos para infraestructura pública en general, y para la red vial en particular. (Loría-Umaña, 2014).

En la década de los noventa en afán de solucionar el retraso en el desarrollo en infraestructura de transporte por la falta de recursos, el 22 de mayo de 1998 entró en vigencia la Ley general de concesión de obra pública, la cual creó además el Consejo Nacional de Concesiones, el cual pertenece al Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Durante ese año se logró concretar la concesión del Aeropuerto Internacional Juan Santa María, que pese a lo costoso del proceso se logró llevar al mismo a un nivel de clase mundial.

Lamentablemente la inclusión de la figura de concesión no fue suficiente y aun se tenía un retraso importante en infraestructura de transporte, por lo que también en el año 1998 a raíz de una reestructuración el Ministerio de Obras Públicas y Transporte crea el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) cuyos objetivos son:

Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar la conservación y la construcción de la red vial nacional, en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

- Administrar su patrimonio.
- Ejecutar las obras mediante la contratación de los servicios y suministros requeridos, para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
- Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
- Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica, en el campo de la construcción y conservación viales.
- Suscribir contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones. (CONAVI, 2014)

Lamentablemente ni el Consejo Nacional de Concesiones ni el Consejo Nacional de Vialidad dieron una solución sostenida al problema vial y después de algunos

intentos fallidos por concesionar proyectos y un constante deterioro de la infraestructura de transporte es que nace el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (PNT) con el cual el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) ha decidido apostar abiertamente por la planificación del sistema de transportes a corto, medio y largo plazo. Con ello se dota de un instrumento para asegurar la modernización y adecuación de todas las redes de transporte a las necesidades del país. El MOPT asume el compromiso público de liderar y ejecutar las políticas y actuaciones en materia de transporte (PNT, 2011).

Para nivelar la competitividad en el área de infraestructura el PNT establece que Costa Rica debe invertir 3.66% del PIB sin embargo actualmente el país invierte al año en infraestructura el 0,8% del producto interno bruto (PIB), unos \$500 millones. (La Nación, 2016)

Justificación

El problema de la infraestructura de transportes es un tema que está en boga y plantear una solución es un reto muy grande considerando todas las aristas involucradas. La investigación permitirá analizar distintos indicadores económicos y como afectan a distintos sectores, limitando el desarrollo del país.

Pregunta de investigación

¿Cómo resolver la incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura de transporte de Costa Rica?

Objetivo general

Determinar la forma de solventar la incapacidad estatal para satisfacer las necesidades de infraestructura de transporte del país.

Objetivos específicos

- Conocer los modelos de ejecución de proyectos de obra pública por medio de fideicomiso y concesión, con el fin de definir el modelo más conveniente según la situación actual del país.
- Identificar si el acceso a financiamientos representa una variable que limite la ejecución de proyectos, para justificar la búsqueda de nuevas opciones de obtención de recursos.

- Identificar como la deficiencia en infraestructura de transporte afecta a otros sectores, para representar desde otra perspectiva la problemática.
- Examinar causas del decremento en la infraestructura de transportes para proponer acciones.

Revisión Bibliográfica

Concesiones

Con el fin de recuperar el rezago sufrido por el subsector vial, en el año 1998 se llevó a cabo una reforma organizacional en el MOPT por medio de la cual se crearon varias entidades administrativas bajo la rectoría del Ministerio. Es así como surge el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), como un ente descentralizado responsable de la construcción y mantenimiento de la red vial nacional (Loria, 2014). Ese mismo año con la sustentado en la Ley 7762 Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos, nace el Concejo Nacional de Concesiones, el cual se creó como un órgano con desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por lo que cuenta con personalidad jurídica instrumental a los efectos de administrar los fondos y presupuestos asignados, así como concertar los convenios y contratos necesarios para cumplir sus funciones (CNC, 2016).

La Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos (1998) define dos tipos de concesión:

- Concesión de obra pública: contrato administrativo por el cual la Administración concedente encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, la conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.
- Concesión de obra con servicio público: contrato administrativo por el cual la Administración encarga a un tercero, el cual puede ser persona pública, privada o mixta, el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, conservación, ampliación o reparación de cualquier bien inmueble público, así como su explotación, prestando los servicios previstos en el contrato a cambio de contraprestaciones cobradas a los usuarios de la obra o a los beneficiarios del servicio o de contrapartidas de cualquier tipo pagadas por la Administración concedente.

Según el Concejo Nacional de Concesiones, este modelo presenta las siguientes ventajas:

- ✓ Permite acelerar el desarrollo de la infraestructura nacional con un impacto favorable en:
 - Calidad de vida de los ciudadanos
 - Competitividad del país para hacer frente a los retos de los mercados internacionales.
 - Atracción de inversiones y nueva tecnología
 - Desarrollo de nuevas regiones.
- ✓ Contribuye con el Estado en mantener el control y la titularidad de las obras y servicios públicos.
- ✓ Agiliza los procesos de construcción de las obras de infraestructura a gran escala
- ✓ Fomenta la inversión extranjera
- ✓ Orienta los recursos del Estado a zonas de alta rentabilidad e impacto social, en asociación con el sector privado, desarrollando proyectos de alta rentabilidad financiera.
- ✓ Hace más eficiente y efectiva la operación y la prestación de los servicios públicos
- ✓ Produce efectos positivos sobre el mercado de valores:
 - Generando instrumentos de inversión de largo plazo
 - Ofreciendo nuevas opciones para los fondos de inversión y de pensiones
 - Movilizando el ahorro nacional al desarrollo interno.

El Concejo Nacional de Concesiones, dentro de su metodología para ceder un proyecto, define cinco etapas las cuales se detallan en la tabla 1.

Tabla 1 - Etapas del Proceso de Concesión

1era etapa	2da etapa	3era etapa	4ta etapa
<ul style="list-style-type: none"> • Idea del Proyecto • Realización de Estudios de Factibilidad Técnica, Ambiental, Económica y Financiera • Inicio de la coordinación del proyecto • Proceso de precalificación 	<ul style="list-style-type: none"> • Preparación de cartel de licitación • Aprobación del cartel • Publicación del cartel 	<ul style="list-style-type: none"> • Recepción de análisis y ofertas • Adjudicación y formalización 	<ul style="list-style-type: none"> • Supervisión de la obra en construcción • Inicio de la operación y explotación

Fuente: Elaboración propia (2016)

A pesar de que las concesiones ha sido un modelo utilizado en muchos países en los cuales a muchos casos de éxito, en Costa Rica la palabra "concesión" ha sido satanizada por una serie que proyectos llenos de vicios que han provocado que el gobierno lejos de buscar un cambio de percepción, se busquen nuevas formas de financiamiento de obra pública como lo es el fideicomiso.

Fideicomisos

En Banco Nacional de Costa Rica (2016), define en su página de internet que un Un fideicomiso es un contrato que formaliza la voluntad de una persona, llamada fideicomitente, para que los activos o derechos que traspasa al fiduciario sean administrados conforme a los fines establecidos, a favor de una tercera persona llamada fideicomisario o beneficiario.

- ✓ El fideicomitente es el constituyente u originador. Es la persona física o jurídica capaz de disponer de bienes o derechos para con ellos se pueda cumplir con el fin determinado.

- ✓ El fiduciario es el administrador, la persona física o jurídica que recibe los bienes o derechos, constituyéndose en titular de los mismos, para realizar las finalidades que se persiguen con la constitución del fideicomiso.
- ✓ El fideicomisario es la persona física o jurídica beneficiaria del establecimiento del fideicomiso. Puede ser el mismo fideicomitente, pero no el mismo fiduciario.

Además detalla los siguientes tipos de fideicomiso:

- ✓ **Fideicomiso de Desarrollo de Proyectos**
La Fiduciaria se encarga de construir un proyecto específico con fondos públicos o privados, para lo cual podrá ejecutar todo el proceso de contratación administrativa y supervisión.
- ✓ **Fideicomisos de Titularización**
El fideicomitente entrega bienes tales como contratos de servicios o proyectos de gran envergadura al fiduciario, para que este, con base en el valor real de los mismos y sus ingresos futuros, emita títulos valores y los coloque en el mercado bursátil.
Su finalidad es la de transformar en efectivo activos fijos o de lenta rotación, que según el caso se trasladarán al fideicomitente o se destinarán a cumplir los fines que el mismo haya indicado en el contrato.
- ✓ **Fideicomisos de Inversión**
El fideicomitente traslada al fiduciario títulos valores o recursos líquidos, a efectos de que se constituya un portafolio de inversión, el cual será administrado de forma profesional por el fiduciario.

Es así como lo indica Viquez (2016) que al ser una herramienta dúctil, que se puede adaptar tanto al ámbito público como al privado, tiene a su vez la capacidad de canalizar los recursos financieros hacia actividades productivas, convirtiéndose también en una alternativa de fondeo para la obra pública, con el efecto colateral de reactivar las economías locales y regionales, al generar ocupación de la mano de obra local. Además agrega que definitivamente, el fideicomiso es una forma de complementar los proyectos del Estado con la participación privada, bajo contratos que posibilitan el acceso al mercado de capitales, otorgando transparencia a la administración de recursos y la gestión y desarrollo de las obras públicas en un menor tiempo.

Plan Nacional de Transporte de Costa Rica 2011 - 2035

El desarrollo en temas de infraestructura de transportes en Costa Rica está programado y planificado en el Plan Nacional de Transportes el cual 2011 – 2035 (PNT) en cual plantea como eje principal la planificación a corto, mediano y largo plazo y cuyo objetivo principal es proporcionar al país un sistema de transportes, tanto para mercancías como para pasajeros, más eficiente y al menor costo posible, lo que requiere el seguimiento de un Plan de estas características.

Las metas del Plan Nacional de Transporte son:

- ✓ Proporcionar a los ciudadanos del país un sistema de transportes único que integre a cada uno de los distintos modos que lo conforman, para facilitar el acceso a la red y la movilidad de las personas y de las mercancías. Esta meta implica que cualquier actuación en materia de transportes deberá partir desde la globalidad del sistema y no desde estrategias aisladas.
- ✓ Disponer de un sistema de transporte orientado a la facilitación del comercio, de forma que constituya una herramienta, no solo para la actividad económica y productiva del país, sino para potenciar la integración de Costa Rica en el mercado internacional a través de la mejora de sus exportaciones.
- ✓ Asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes como vía de minimizar su impacto en el ambiente, potenciando la imagen del país como destino privilegiado para actividades de turismo y especialmente de ecoturismo. Se trata de contribuir a que Costa Rica continúe a la vanguardia del turismo mundial, proporcionando a los visitantes un entorno inigualable y una red de transportes que les permita acceder de forma rápida y eficiente a cada uno de los destinos del país. (PNT, 2011)

Marco metodológico

Tipo de investigación

La investigación es de tipo descriptivo dado que busca “especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis” (Hernández-Fernández-Baptista, 2006), detallando la problemática actual en relación a la lenta o nula ejecución de proyectos en infraestructura de transporte, el mal aprovechamiento de recursos y la falta de planificación y ejecución de proyectos. La investigación principalmente se basará en revisión de planes de desarrollo de infraestructura de transportes, proyectos que aún están en proceso y que están generando pagos por incumplimientos de contrato y proyectos cancelados que generaron pagos por indemnización.

Se creará y analizará una encuesta la cual se aplicará a la comunidad de Administración de Empresas de Ulacit, con el fin de contrarrestar con la información resultante de la investigación.

Enfoque

El enfoque de este estudio se considera cuantitativo y descriptivo; en donde se emplea la encuesta como método de recolección de la información y como fuente primaria de la investigación siguiendo un proceso secuencial para la investigación, donde los resultados obtenidos se mostrarán a través de datos numéricos basados en las respuestas de la encuesta y descriptivo porque las variables en estudio no se modifican los datos se analizan tal y como son.

Población

Para la encuesta se toman en cuenta personas de distintos sectores principalmente a la comunidad de estudiantes de administración, con el fin de conocer opiniones respecto al papel del gobierno en la ejecución de proyectos de obra pública y posibles soluciones.

Muestra

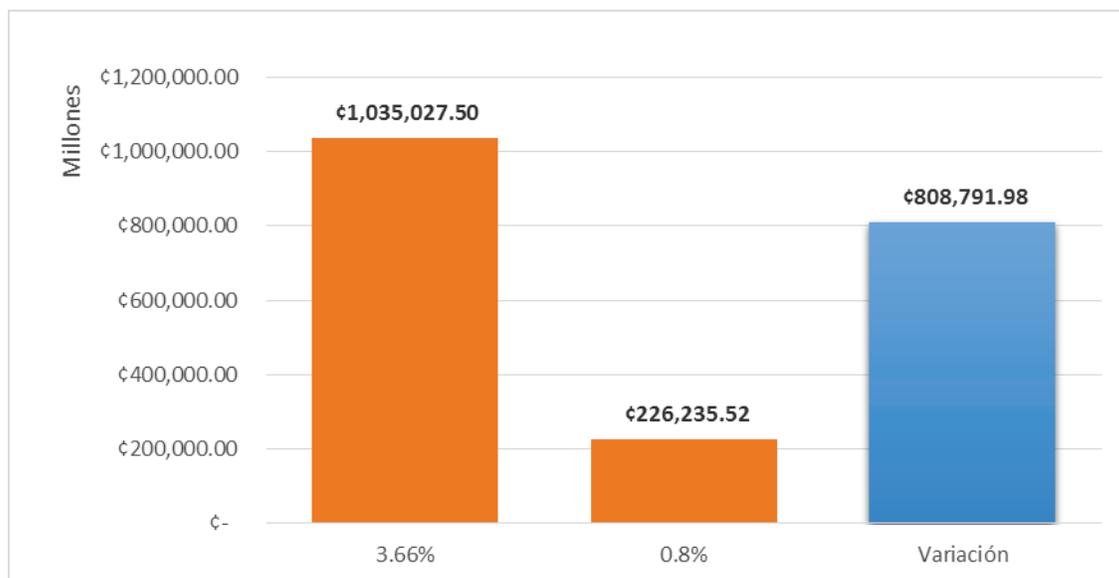
Se pretende obtener al menos 100 encuestas efectivas.

Análisis de resultados

En la serie de exposiciones desarrolladas en Visionarios 20/20, de La Nación, en los cuales se desarrollaron análisis acerca de cuatro de los ejes más importantes sobre el futuro nacional. La competitividad, la infraestructura, la tecnología y los impuestos son ejes de discusión hacia las expectativas de desarrollo del país. Principalmente en infraestructura uno de los puntos más señalados en el incumplimiento de lo requerido como mínimo en el Plan Nacional de Transporte respecto al porcentaje de inversión versus el PIB. El plan señala una inversión sostenida del 3,66% del Producto Interno Bruto, sin embargo a la fecha la inversión anual ronda el 0.8%.

Como se muestra en el gráfico 1, si consideramos el PIB del año 2015 de $\text{¢}28,279,440.00$ millones, solo en un año dejamos de invertir $\text{¢}808,791.98$ millones.

Gráfico 1 – Inversión en infraestructura



Fuente: Elaboración propia (2016)

Asumiendo que $\text{¢}808,791.98$ millones es el promedio que hemos dejado de invertir en los últimos 5 años, eso representaría en promedio que Costa Rica ha dejado de invertir $\text{¢}4,043,959.92$ millones en infraestructura. Cifras tan elevadas de falta de inversión, hace que la frustración que sienten los habitantes al transitar diariamente por la vías del país tenga sentido. Es así como el plan que iba a solucionar los problemas del país en términos de infraestructura no se está cumpliendo.

Por otro lado, tan de que el país no invierte lo mínimo requerido según su plan, por otro lado el costo de construcción de carreteras en Costa Rica supera en 19 veces el costo de construcción de Europra. Como lo expresa Marigal (2015) el cual indica que una auditoría del Tribunal de Cuentas Europeo (TCE) reveló en el año 2013 que el costo por kilómetro de carretera en Alemania es de 116.000 dólares, en Grecia de 164.000 dólares, en España 215.000 dólares y en Polonia de 218.000 dólares.

Textualmente el Concejo Nacional de Concesiones informa sobre el proyecto San Jose – Caldera, más conocido como Ruta 27.

Descripción del proyecto

En Proyecto se han considerado tres secciones, así: San José – Ciudad Colón: longitud 14.20 Km. Ciudad Colón – Orotina: longitud 38.80 Km. Orotina – Puerto Caldera: longitud 23.80 Km. Par un total de 78.60 Km. Entre San José y Puerto Caldera.

Costo del proyecto

El costo actualizado de las inversiones en obra civil y equipamiento, aprobado por la Junta Directiva del Consejo Nacional de Concesiones, mediante Acuerdo No. 02 de la Sesión Extraordinaria No. 09-07 de octubre 02 de 2007: U\$ 229.9 Se aprobó Plan de Inversiones y Financiamiento, en Acuerdo No. 03 del CNC, Sesión Extraordinaria No. 09-07 del 02 de octubre del 2007, es de US\$ 229.924.319,08 (dólares de julio 2007), bajo el concepto de suma alzada. Valor de Obras Adicionales: Mediante el Convenio Complementario N° 1 se aprobó la construcción de obras adicionales en el proyecto por una suma de US\$ 35.935.741,00 (dólares de Abril del 2008).

Costo total: \$ 265,860,060.08

Tomando los datos del Concejo Nacional de Concesiones y calculando en la tabla 2 un costo por kilómetro construido, es así como es Costa Rica se pagó por cada kilómetro de la ruta 27 un total de \$3,382,443.51 lo cual es una cifra ni siquiera comparable con el máximo competidor en Europa, Polonia, el cual tiene un costo por kilómetro de \$ 218,000.

Tabla 2 – Cálculo de costo por kilómetro de construcción de carreteras

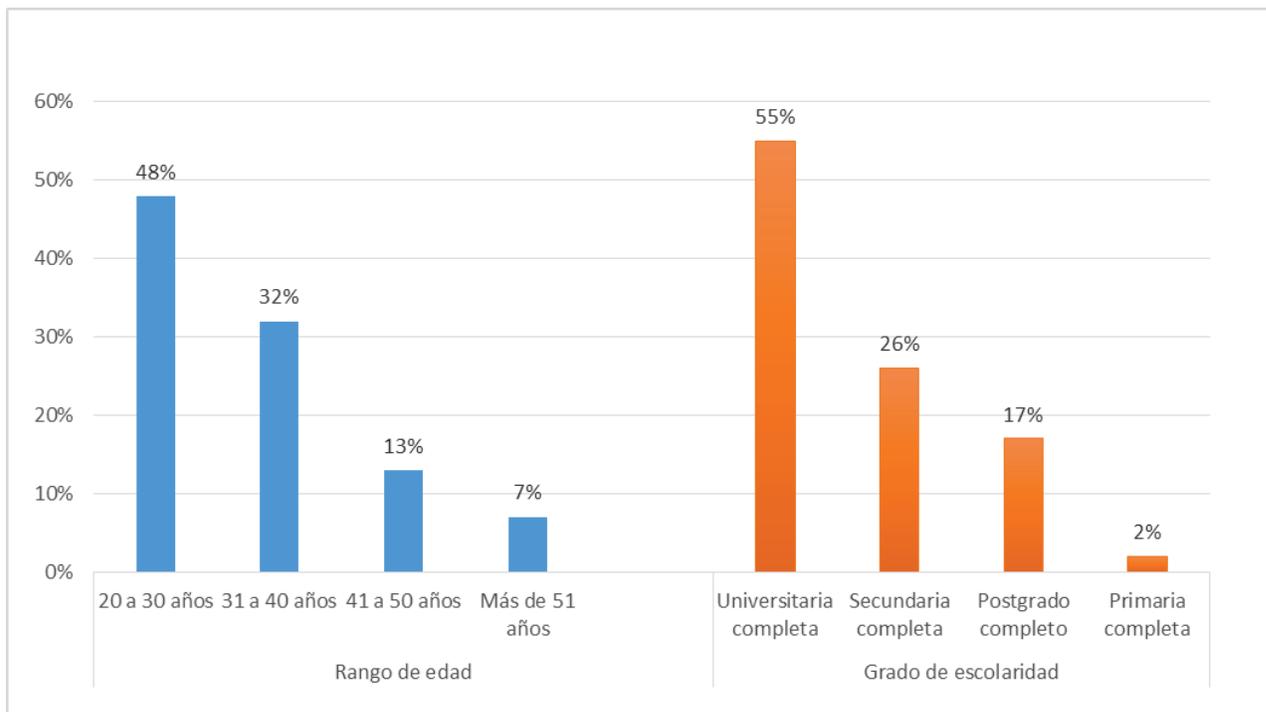
Plan de inversión Inicial	\$	229,924,319.08
Obras adicionales	\$	35,935,741.00
Total	\$	265,860,060.08
Kilometros concesionados		78.60
Costo por kilometro	\$	3,382,443.51

Fuente: Elaboración propia (2016)

Es así que como no solo Costa Rica no invierte lo mínimo para recuperar los años de retraso, sino que cuando lo hace, su costo es demasiado alto. Por otro lado con un déficit fiscal cercano al 6.2% del Producto Interno Bruto, es impensable que el gobierno pueda hacer frente a la inversión requerida con financiamiento público.

Se plantea la realización de una encuesta con el fin de comparar los datos recopilados versus la percepción de 100 encuestados respecto a temas de infraestructura.

Gráfico 2 – Comparativo de Rango de edad y grado de escolaridad



Fuente: Elaboración propia (2016)

Como se muestra en el gráfico 2 un acumulado del 80% está en el rango de edad de 20 a 40 años y el 55% de los encuestados cuentan con un grado universitario completo, además de un 17% cuenta con un post grado. Siendo un grupo de la población con un grado suficiente para emitir un criterio objetivo basado en su formación.

Tabla 3 – Resultado de encuesta

¿Cómo evaluaría usted el nivel de infraestructura de transporte del país?	Malo	42%
	Muy malo	29%
	Regular	25%
	Bueno	4%
	Muy bueno	0%

¿Cómo considera usted la ejecución de proyectos en infraestructura de transporte en Costa Rica?	Malo	44%
	Muy mala	42%
	Regular	12%
	Bueno	1%
	Muy buena	1%

¿Considera usted que la falta de inversión en infraestructura de transporte se debe a la dificultad de obtener recursos económicos?	No	74%
	SI	26%

¿Cómo califica usted la labor del CONAVI y el Consejo Nacional de Concesiones (CNC)?	Malo	61%
	Regular	37%
	Bueno	1%
	Muy bueno	1%

Fuente: Elaboración propia (2016)

Los datos recolectados en la encuesta presentan una tendencia muy similar respecto a la percepción de que en el tema de infraestructura el país ha sido muy ineficiente, sin embargo un 74% considera que la falta de inversión se ha debido más a un tema de mal planteamiento de los proyectos o una mala ejecución de los mismos, que a un tema de dificultad para adquirir recursos económicos. Es de ahí que Costa Rica ocupe el puesto 115 del Reporte Global de Competitividad del Foro Económico Mundial, por su calidad de las carreteras.

Ahora bien, según el editorial publicado por La Nación el 05 de octubre de 2015, la posición fiscal se deterioró por la aprobación del presupuesto nacional con un aumento del 19% para el 2015, el incremento de la deuda acumulada, el sacrificio de la inversión pública y el retraso en la solución del problema fiscal causado por la negativa gubernamental a enfrentar los pluses salariales y otros disparadores del

gasto. En cuanto al desarrollo del mercado financiero, cabe apuntar que desde hace varios años está paralizado el proceso de modernización, se abortó la liberalización de la Banca para imprimirle mayor competencia y el proceso de liberalización financiera también fue suspendido, lo cual deja como saldo un sistema poco competitivo y caro, con márgenes elevados de intermediación financiera y cambiaria, y un sistema de banca de desarrollo aún lejos de cumplir sus cometidos. (La Nación, 2015).

Los diferentes pilares en los que se basa en Índice de Competitividad Global, afectan a la inversión en infraestructura que a su vez afecta desde aspectos comerciales hasta los aspectos psicológicos de los costarricenses.

Conclusiones

- ✓ Respecto a las concesiones y fideicomisos como medio financiamiento de proyectos obra pública, se puede concluir que ambos son convenientes y ayudarían a promover el desarrollo en términos de infraestructura de transportes.
- ✓ El acceso a financiamiento, no es una limitante, más si lo es la mala formulación de proyectos. Muchas veces sin un análisis económico bien realizado lo cual repercute en el tiempo de ejecución de las obras.
- ✓ El no contar con la infraestructura adecuada afecta seriamente el costo de la vida, además de que el gobierno para hacer frente a los temas de competitividad ha tenido que plantear reformas fiscales lo cual ha provocado la fuga de empresas.
- ✓ Las principales causas de la disminución en los niveles de inversión en infraestructura son el exceso de supervisión lo cual se traduce en trámites extremadamente burocráticos, la falta de una metodología de administración de proyectos eficiente, la falta de una correcta planificación y la falta de coordinación entre las distintas instituciones del país.

Recomendaciones

- ✓ Se requiere un cambio de 360° en la administración de proyectos, el cual cuente desde su formulación indicadores claves de desempeño que puedan ser medibles al finalizar la ejecución.
- ✓ Que los proyectos de infraestructura de transportes sean considerados de emergencia nacional de manera que los trámites y aprobaciones sean expeditas.
- ✓ Revisar los proyectos que están en cartera actualmente y que ya cuentan con financiamientos aprobados con el fin de eliminar las trabas que estén frenando su ejecución.

Referencias

- ✓ Academia de Centroamérica (2014). La gestión de la infraestructura pública en pública en Costa Rica: el caso de la red vial nacional. Recuperado de: <http://www.academiaca.or.cr/wp-content/uploads/2014/11/PV-04-13E.pdf>
- ✓ Banco Nacional (2016). Fideicomisos. Recuperado de: <https://www.bncr.fi.cr/BNCR/Instituciones/Fideicomisos.aspx>
- ✓ Bermudez, M (2016). Economía de Costa Rica creció más de lo reportado en 2015. Recuperado de: <http://gobierno.cr/economia-de-costarica-crecio-mas-de-lo-reportado-en-2015/>
- ✓ CNC (2016). Banco de proyectos concesionados, Carretera San José-Caldera. Recuperado de: <http://www.cnc.go.cr/content/proyectos/concesionados/sjcaldera/sjcaldera.html#>
- ✓ CNC (2016). Etapas del Proceso de Concesión. Recuperado de: <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/PROCESO%20DE%20UNA%20CONCESION/Etapas%20del%20Proceso%20de%20Concesion.pdf>
- ✓ El Mundo (2015). Costa Rica pagó 19 veces más caro cada kilómetro de la Ruta 27 con respecto a Europa. Recuperado de: <http://www.elmundo.cr/costa-rica-pago-19-veces-mas-carro-cada-kilometro-de-la-ruta-27-con-respecto-a-europa-2/>
- ✓ Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). Metodología. Metodología de la Investigación (5ta Ed.). México: McGraw Hill.
- ✓ La Gaceta (22 de setiembre de 2015). Expediente legislativo nº 18.001: primera ley especial para la transferencia de competencias: atención plena y exclusiva de la red vial cantonal. Recuperado de: https://www.imprentanacional.go.cr/%2Fpub%2F2015%2F09%2F22%2FCO_MP_22_09_2015.pdf&usg=AFQjCNHbidUby8WtGCTEj9QZyvvsAneblg&cad=rja
- ✓ La Nación (2015). Estancados en competitividad. Recuperado de: http://www.nacion.com/opinion/editorial/Estancados-competitividad_0_1516248363.html

- ✓ La Nación (2016). Infraestructura de Costa Rica se entraba por fallas en gestión. Recuperado de: http://www.nacion.com/nacional/infraestructura/Infraestructura-tica-entraba-fallas-gestion_0_1553644659.html
- ✓ MIDEPLAN (2012). Guía Metodológica para la Identificación, Formulación y evaluación de Proyectos de Infraestructura Vial en Costa Rica. Recuperado de: http://mopt.go.cr/centrodeinformacion/Digitalizados/Guia_infraestructura_vial.pdf
- ✓ MOPT (2011). Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035. Recuperado de: <http://www.cnc.go.cr/content/documentos/acerca%20de/programa%20de%20transportes/PNT%20de%20Costa%20Rica.%20Memoria.pdf>
- ✓ Salazar, Daniel (2016). Problemas de gestión paralizan avance de infraestructura en Costa Rica. Recuperado de: http://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/Problemas-paralizan-infraestructura-Costa-Rica_0_935306482.html
- ✓ Salazar, Daniel (2016). Visionarios 20/20 | Las cinco mayores desventajas competitivas del país, en la voz de cinco líderes. Recuperado de: http://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/Visionarios_20-20-La_Nacion-Desventajas_Competitivas_0_930506950.html
- ✓ Viquez, A (2016). Así es como los fideicomisos pueden impulsar el desarrollo. Recuperado de: http://www.elfinancierocr.com/opinion/Opinion-Andres_Viquez-fideicomisos-infraestructura-obra_publica-bancos_estatales_0_964703532.html
- ✓ World Economic Forum (2015). The Global Competitiveness Report 2015-2016. Recuperado de: http://www3.weforum.org/docs/gcr/2015-2016/Global_Competitiveness_Report_2015-2016.pdf

Anexos

Anexo I – Encuesta aplicada

El siguiente cuestionario es realizado con fines de investigación con el fin de conocer su opinión respecto al estado actual en temas de infraestructura de transporte en Costa Rica. La misma será completamente anónima Muchas gracias por su colaboración

Instrucciones

Marque la opción que se adapte a la respuesta que más se adapte a su respuesta.

¿En cuál rango de edad se ubica?

- 20 a 30 años
- 31 a 40 años
- 41 a 50 años
- Más de 51 años

¿Cuál es su grado de escolaridad?

- Primaria completa
- Secundaria completa
- Universitaria completa
- Postgrado completo

¿Cómo evaluaría usted el nivel de infraestructura de transporte del país?

- Muy malo
- Malo
- Regular
- Bueno
- Muy bueno

¿Cómo considera usted la ejecución de proyectos en infraestructura de transporte en Costa Rica?

- Muy mala
- Malo
- Regular
- Bueno
- Muy buena

¿Considera usted que la falta de inversión en infraestructura de transporte se debe a la dificultad de obtener recursos económicos?

Si

No

¿Cómo califica usted la labor del CONAVI y el Consejo Nacional de Concesiones (CNC)?

Malo

Regular

Bueno

Muy bueno

Muchas gracias por su colaboración