

Las alianzas público privadas y su rol en la modernización de la infraestructura costarricense

Public private partnerships for the modernization of Costa Rican infrastructure

Federico Villalobos Carballo, MBA

Economista y Especialista Certificado en Alianzas Público Privadas para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura
federico.villalobos@gmail.com

ARTÍCULO DE OPINIÓN

Fecha de recepción: 30 de mayo de 2015 / **Fecha de aprobación:** 06 de junio de 2015

RESUMEN

El término Alianzas Público Privadas (APP) es definido por las Naciones Unidas (2008) en su publicación "Guide book on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships", como aquellos mecanismos innovadores utilizados por el sector público con el objetivo de financiar, diseñar, implementar y operar obras y servicios públicos. El European PPP Expertise Centre (2011) señala además que las APP son contratos: i) basados en la provisión de servicios⁽¹⁾, considerando todo el ciclo de vida del proyecto, ii) bajo los cuales se transfiere riesgos al sector privado y iii) donde el pago recibido por el sector privado -sea por medio del cobro de tarifas, pago directo del gobierno o combinación de ambos- está directamente ligado a los servicios prestados.

Con una brecha anual de inversión en el sector transportes superior a los US\$1,000 millones y una situación fiscal restrictiva, la figura de las Alianzas Público Privadas (APP) se posiciona como una herramienta fundamental para que el Estado Costarricense brinde a ciudadanos y sector productivo la plataforma de servicios de infraestructura que permita acabar con un rezago de décadas. Sin embargo, a la fecha la experiencia ha sido limitada en cuanto al alcance y cantidad de proyectos, dada la carencia de un sistema concesional que incorpore el establecimiento de metodologías técnicamente sustentadas para la selección del modelo de provisión -en cada proyecto- que garantice la maximización de la relación costo-beneficio para usuarios y/o contribuyentes.

PALABRAS CLAVE: Infraestructura, financiamiento, APP.

ABSTRACT

The term Public-Private Partnerships (PPP) is defined by the United Nations (2008) in their publication "Guide Book on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships", as innovative methods used by the public sector with the objective of financing, designing, implementing, and operating projects and public services. Additionally, the European PPP Expertise Centre (2011) identifies that PPP are contracts i) based on service provisions that consider the entire life cycle of the project, ii) under which risks are transferred onto the private sector, and iii) where the payment received by the private sector – be it through fees, direct government payments, or a combination of both – is directly linked to the rendered services.

With an annual investment gap in the transportation sector upwards of US\$1 billion and a restrictive fiscal situation, the PPP figure is positioned as a fundamental tool for the Costa Rican government to provide its citizens and the productive sector with the platform of infrastructure services to put an end to years of lagging. However, the experience to date has been limited in terms of the reach and project quantities, given the lack of a concession system that incorporates the establishment of methodologies technically supported to select the provision model – in every project – that guarantees the maximization of the cost-benefit relationship for users and taxpayers.

KEYWORDS: Infrastructure, financing, PPP.

(1) Por ejemplo, el método convencional contrata la construcción de una carretera que conecta el punto A con el punto B con base en determinadas especificaciones constructivas. En una APP, el ideal es contratar la provisión de una solución que conecte el punto A con el B basado en estándares de servicio (velocidad mínima de los conductores, disponibilidad de la carretera, servicios de asistencia, etc.). Es decir la contratación se basa en outputs (resultados esperados) y no en inputs (cantidades de concreto, acero, etc.).

LAS ALIANZAS PÚBLICO PRIVADAS Y SU ROL EN LA MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA COSTARRICENSE

En su definición más amplia, el stock de infraestructura abarca el conjunto de estructuras de ingeniería, equipos e instalaciones de larga vida útil, que constituyen la base sobre la cual se realiza la prestación de servicios para los sectores productivos y los hogares (Perotti y Sánchez, 2011). Desde una visión país, la inversión en una red de infraestructura amplia y moderna contribuye de manera directa al desarrollo como vehículo de cohesión territorial, económica y social (Correa y Rozas, 2006).

En el caso de Costa Rica, la red de transportes (carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles), ha sido desarrollada tradicionalmente por medio de esquemas convencionales de provisión (contratación de construcción) con cargo al presupuesto público (vía impuestos y emisión de deuda pública). Sin embargo, dicho modelo ha desembocado en niveles de inversión insuficientes a la luz de un déficit fiscal del Gobierno Central proyectado en 5.7% del PIB y 6.6% del PIB para 2015 y 2016, respectivamente (BCCR, 2014).

Específicamente, de acuerdo al Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial (2014), el país se ubica en una situación crítica en cuanto a la calidad de su red vial (119 de 144), ferrocarriles (91 de 104) y puertos (115 de 144). Asimismo, de acuerdo a cifras de la CEPAL (2014) publicadas en el documento “Base de datos de inversiones en infraestructura económica en América Latina y el Caribe 1980-2013”, en el período 2002-2012 los recursos anuales destinados por Costa Rica a inversión en el sector transportes alcanzaron apenas un promedio del 1.1% del PIB (0.83% del PIB excluyendo concesiones), monto que se queda corto ante el 3.7% del PIB que el Plan Nacional de Transportes estima necesario invertir hacia el 2035 (MOPT, 2011). Es decir,

tan solo en el sector transportes el país arrastra una brecha anual del 2.6 % del PIB.

En el caso específico de carreteras, las limitaciones fiscales se manifiestan claramente en el Impuesto Único sobre los Combustibles (I.C.) y el Impuesto a la Propiedad de Vehículos (I.P.V.); ambos catalizadores de la percepción ciudadana de una disociación entre los tributos pagados y los servicios públicos prestados. De acuerdo con datos de la CGR (2014), el I.C. genera ingresos fiscales anuales cercanos al 1.5 % del PIB, sin embargo de este monto únicamente 0.3% del PIB se destina al mantenimiento de rutas nacionales (gestionadas por el Gobierno Central) y 0.1% del PIB al mantenimiento de la red vial cantonal (gestionadas por Gobiernos Locales).

Por su parte, el Impuesto a la Propiedad de Vehículos, su recaudación representa aproximadamente un 0.4 % del PIB, sin embargo, solamente un 0.2 % del PIB se traslada a la atención de vías nacionales. Aún y cuando lo ideal sería re-direccionar la totalidad de estos recursos al desarrollo de obra pública, la limitada flexibilidad fiscal y la gran cantidad de compromisos que debe atender el Estado en otras áreas complican dicha reasignación.

Experiencia en Concesión de Obra Pública

En la búsqueda de cerrar la brecha de inversión en infraestructura y a su vez reducir las presiones fiscales, Costa Rica ha intentado poner en marcha esquemas con participación activa del sector privado durante todo el ciclo de vida de los proyectos. Sin embargo, la experiencia ha sido tímida en cuanto a la cantidad y alcance de proyectos. En el caso de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos #7762, desde su publicación en 1998 se ha logrado alcanzar apenas la etapa operativa en 2 proyectos (Carretera San José – Caldera y la Terminal del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber

Tabla 1. Costa Rica: Cifras clave de rezago en inversión

Concepto	% del PIB	Millones US\$
Inversión pública anual sector transportes	1.1 %	598.8
Inversión requerida anual sector transportes	3.7 %	2,014.1
Déficit Fiscal 2015	(5.7 %)	3,102.8
Déficit Fiscal 2016	(6.6 %)	3,592.7
Impuesto Combustibles (I.C.)	1.5 %	816.5
I.C. destinado a red vial nacional	0.3 %	166.8
I.C. destinado a red vial cantonal	0.1 %	55.6
Impuesto Propiedad Vehículos (I.P.V.)	0.4 %	242.2
I.P.V. destinados a rutas nacionales	0.2 %	113.8

Fuente: BCCR (2014), CEPAL (2014), CGR (2014) y MOPT (2011)

Tabla 2. Costa Rica: Proyectos de Concesión en infraestructura de transporte

Proyecto	Plazo	Milones US\$
Carretera San José Caldera (76.8 km)	25 años	335.0
Terminal de Pasajeros Aeropuerto Daniel Oduber	25 años	35.0
Terminal de Contenedores de Moín (construcción)	33 años	1,000.0

Fuente: Consejo Nacional de Concesiones

Quirós), mientras la Terminal de Contenedores de Moín inició construcción recientemente.

Por su parte, en 2013 luego de una intensa presión ciudadana, se rescindió el contrato de concesión del Corredor Vial San José-San Ramón; producto de falencias en la estrategia de comunicación que explicaran de forma sencilla y concreta: i) los objetivos que se buscaban alcanzar, ii) razones del costo inicial estimado, iii) proyecciones de tráfico en un análisis de sensibilidad, iv) método a utilizarse para la fijación de tarifas, v) el porqué de la elección del esquema de concesión, vi) potencial impacto sobre las finanzas del Estado, vii) el porqué la adjudicación del proyecto a determinada empresa, viii) la manera en que se asignarán los riesgos entre el sector público y el privado, ix) las razones del atraso en el inicio de las obras, entre otros. Asimismo, la figura de concesión ha generado dudas gracias a un Consejo Nacional de Concesiones (CNC) carente del recurso humano y técnico adecuado, aunado a su dependencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), situación que le resta independencia y credibilidad en la evaluación, aprobación y control de esquemas de gestión y financiamiento de los proyectos.

Junto a las debilidades mencionadas existe además una gran barrera cultural al considerar los proyectos en manos del Estado como “gratuitos”; premisa alimentada por el ciclo electoral y una

visión cortoplacista en donde las grandes obras se ejecutan sin considerar en la planificación los riesgos del proyecto y las necesidades de mantenimiento y operación futuras. Dicho de otra manera, se disfruta hoy de obras nuevas y se traslada a las futuras generaciones tanto la obligación de reconstrucción (a un costo mayor) como la cancelación de las deudas adquiridas.

Experiencias de naciones como Reino Unido, Australia y Corea del Sur basan su éxito en políticas que además de permitir una ejecución eficiente y transparente de los recursos, promueven la programación de las erogaciones futuras que deberán realizar usuarios y/o contribuyentes para la efectiva operación, mantenimiento y gestión de riesgos durante el ciclo de vida del proyecto (20-30 años). En este sentido, es necesario tener claras las mejores prácticas internacionales para el desarrollo de proyectos de infraestructura pública mediante Alianzas Público Privadas (APP).

El caso costarricense a la luz de las mejores prácticas

El término Alianzas Público Privadas (APP) es definido por las Naciones Unidas (2008) en su publicación “Guide book on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships”, como aquellos mecanismos innovadores utilizados por el sector público con el objetivo de financiar, diseñar, implementar y



Figura 1. Tipos de alianza público privada

operar obras y servicios públicos. El European PPP Expertise Centre (2011) señala además que las APP son contratos: i) basados en la provisión de servicios⁽²⁾, considerando todo el ciclo de vida del proyecto (no solamente la construcción), ii) bajo los cuales se transfiere riesgos al sector privado y iii) donde el pago recibido por el sector privado -sea por medio del cobro de tarifas (ej. peaje), pago directo del gobierno o combinación de ambos- está directamente ligado a los servicios prestados. La Figura 1 muestra un marco general de tipos de APP y el papel de los mismos dentro de la sostenibilidad de las finanzas públicas. Es importante recalcar que las APP no constituye una forma de privatización, pues el activo siempre permanece bajo dominio del Estado.

Los modelos APP promueven la estructuración de proyectos considerando la totalidad de los costos del ciclo de vida (diseño, construcción, operación & mantenimiento y atención de financiamiento) y a su vez permiten transferir al sector privado riesgos inherentes del proyecto (sobre-costos, fallas en diseño, cierre del financiamiento, atrasos, etc.) a cambio de un rendimiento por su inversión (PPP Canadá, 2013). Sin embargo, una crítica recurrente a las APP se basa en el argumento de que los proyectos en manos del Estado siempre serán menos costosos dado que el financiamiento público es siempre menos costoso que el privado.

Para entender el papel de las APP en contraposición a dicho argumento es necesario tomar en cuenta que el Estado siempre tendrá el poder de incrementar impuestos (taxingpower)

Tabla 3. OECD: Principios para la participación del sector privado en infraestructura

Concepto	% del PIB
Principio 1	Decisión entre provisión pública y APP debe estar basada en análisis costo-beneficio
Principio 2	Ningún proyecto de infraestructura debe llevarse a cabo sin tener claro el grado de los costos que pueden ser recuperados directamente de los usuarios.
Principio 3	La selección del modelo de gestión y la asignación de riesgos debe realizarse con el resguardo del interés público.
Principio 4	La disciplina fiscal y la transparencia deben ser protegidas.
Principio 5	Existencia de un marco legal de protección y derechos contractuales y altos estándares de gobernanza pública y privada.
Principio 6	Proyectos libres de corrupción a todo nivel.
Principio 7	Ambiente competitivo en la licitación y desarrollo de esquemas con participación privada y regulación en sectores con característica de monopolio natural.
Principio 8	Acceso a mercado de capitales para los participantes privados.
Principio 9	Consultas con stakeholders.
Principio 10	Sector público debe contar con capacidad técnica y gerencial.
Principio 11	Estrategias y objetivos para el impulso de la participación privada deben ser compartidos y comunicados en toda la Administración Pública.
Principio 12	Cooperación entre las distintas esferas del Estado.
Principio 13	Construir confianza entre el sector público y privado.
Principio 14	Revelación de toda la información necesaria para que las ofertas de los procesos licitatorios sean realistas.
Principio 15	Procesos de licitación justos y no discriminatorios.
Principio 16	Contratos basados en resultados y niveles de desempeño.
Principio 17	Regulación debe estar encargada a autoridades competentes.
Principio 18	Renegociaciones bajo principios de buena fe, transparencia y no discriminación.
Principio 19	Mecanismos de solución de controversias para la atención oportuna e imparcial de disputas.
Principio 20	Sector privado guiado por principios de negocios responsables y ética corporativa.
Principio 21	Sector privado debe participar con el firme compromiso de cumplir los compromisos adquiridos.
Principio 22	No recurrir a sobornos ni prácticas irregulares para ganar contratos.
Principio 23	Sector privado debe participar en la estrategia de comunicación con stakeholders.

Fuente: OECD 2007

2. Por ejemplo, el método convencional contrata la construcción de una carretera que conecta el punto A con el punto B con base en determinadas especificaciones constructivas. En una APP, el ideal es contratar la provisión de una solución que conecte el punto A con el B basado en estándares de servicio (velocidad mínima de los conductores, disponibilidad de la carretera, servicios de asistencia, etc.). Es decir la contratación se basa en outputs (resultados esperados) y no en inputs (cantidades de concreto, acero, etc.).

y/o de reducir la calidad y cantidad de servicios públicos (ie. contribuyentes asumen los riesgos) para atender compromisos con sus acreedores. Es decir, aunque el proyecto muestre una alta probabilidad de enfrentar sobre-costos y/o una menor generación de ingresos, los acreedores no solicitarán rendimiento adicional por dicho riesgo, pues serán los contribuyentes quienes terminan asumiendo la totalidad de los riesgos (Boyer et ál, 2013). Un ejemplo es la gestión del Estado Costarricense en las carreteras de peaje público General Cañas-Bernardo Soto, Florencio del Castillo y Braulio Carrillo, en donde la carencia de un sistema tarifario técnicamente ligado al ciclo de vida, resulta hoy en enormes necesidades de inversión producto de años en los que se obvió la adecuada programación de los costos de operación y mantenimiento. La tarifa actual en esta rutas es de aproximadamente US\$0.18 (100 colones costarricenses) por vehículo.

En el caso de los proyectos ejecutados en Costa Rica mediante la figura de concesión, basta con contrastar la experiencia costarricense con los 23 principios que establece la OECD para la participación del sector privado en infraestructura para evidenciar la necesidad de promover cambios profundos que direccionen el país hacia un sistema concesional que incorpore el establecimiento de metodologías técnicamente sustentadas para la selección del modelo de provisión -en cada proyecto- que garantice la maximización de la relación costo-beneficio para usuarios y/o contribuyentes.

Entonces, ¿es siempre mejor una APP a la provisión tradicional estatal? o ¿son siempre menos costosos los proyectos en manos del Estado por lo que hay que descartar las APP? La respuesta a ambas preguntas es no, tal y como señala el Principio 1 de la OCED:

...la decisión por parte de las autoridades entre provisión pública o con participación privada debe estar basada en un análisis costo-beneficio considerando todos los modelos alternativos, en una visión integral del sistema y considerando la proyección de costos financieros y no-financieros para todo el ciclo de vida del proyecto.

En línea con este principio, las mejores prácticas a nivel internacional señalan que en la selección del modelo de provisión de infraestructura la decisión debe decantarse sobre aquel que: i) facilite alcanzar de manera eficiente los objetivos trazados, ii) logre un adecuado balance entre el control que retiene el Estado sobre la prestación del servicio y los riesgos que pueden ser retenidos por

la Hacienda Pública, optimice la calendarización, costo y calidad y iii) promueva la asignación de riesgos más adecuada entre el sector público y el privado (Infrastructure Australia, 2008).

En el caso del Reino Unido, pioneros en el desarrollo de APPs, la Hacienda Pública toma las decisiones de inversión en proyectos de infraestructura con base en un riguroso y transparente proceso (Business Case) compuesto por 5 elementos:

1. Caso Estratégico: se debe demostrar que la propuesta de inversión encaja en las políticas y estrategias de Estado, con objetivos específicos, medibles, alcanzables, relevantes y delimitados a un período de tiempo (SMART) .
2. Caso Económico: eje central del Business Case, donde se debe demostrar que la propuesta de inversión optimiza la relación costo/beneficio para los contribuyentes a lo largo del ciclo de vida (valor presente neto). El criterio de decisión se conoce como Valor por Dinero (VfM), el cual considera para las diversas opciones de provisión (Estatal o APP) los costos totales para el ciclo de vida y la asignación de riesgos (diseño, construcción, operación, financieros, etc.). Asimismo, ajusta las proyecciones para sensibilizar el efecto del sesgo optimista. El sesgo optimista es una tendencia demostrada y sistemática de los gestores de proyectos a sobrestimar beneficios y a subestimar tiempos, costos y condiciones de financiamiento (HM Treasury, 2011, p.29). Así, con base en estos elementos, se estima el costo de ciclo de vida si el proyecto fuese desarrollado enteramente por el Estado (Comparador del Sector Público) y se comparaba con mecanismos alternativos con el fin de seleccionar el modelo que optimice la relación costo/beneficio para el usuario y/o contribuyente . La Figura 8 muestra el esquema de manera general, incorporando elementos utilizados en Reino Unido, Australia y Canadá.
3. Caso Comercial: se debe demostrar que es posible estructurar un proyecto viable considerando las condiciones para un proceso licitatorio competitivo, los estándares de servicio requeridos para el proyecto, el mecanismo de pago por el servicio, la asignación de riesgos a lo largo de las fases del proyecto y los potenciales arreglos contractuales.
4. Caso Financiero: demostrar que es posible pagar por el proyecto propuesto (sea por usuarios y/o contribuyentes) y que existen fuentes claras de fondeo. Asimismo, se deben exponer claramente los pasivos contingentes a los que se expone la Hacienda Pública. Los pasivos contingentes

3. HM Treasury (2011). The Green Book: Appraisal and Evaluation in Central Government y HM Treasury (2011). Public Sector Business Cases: Using the Five Case Model. Green Book Supplementary Guidance on Delivering Public Value from Spending Proposals.

4. SMART: Specific, Measurable, Achievable, Revelant, Time constraint.

5. El análisis puede incluir beneficios o costos que no necesariamente puedan ser expresados en términos de flujos de efectivo del proyecto. Por ejemplo el costo de oportunidad de realizar el proyecto por medio de determinado esquema.

incluyen garantías que presta el Estado así como el costo de una potencial indemnización en caso de que se decida terminar el contrato de manera anticipada.

5. Caso Gerencial: debe detallar una metodología clara de administración de proyectos, señalando responsabilidades gerenciales, principios de gobernanza y mecanismos de control y comunicación.

Sin duda, la experiencia internacional refleja la necesidad de consolidar un modelo de inversión en infraestructura que además de atender las necesidades actuales de la ciudadanía y el sector productivo, recupere la confianza de los ciudadanos y posicione al país a nivel internacional como un destino atractivo de inversión en desarrollos de obra pública.

Mirando hacia el futuro

Con una brecha anual de inversión en el sector transportes superior a los US\$1,000 millones y una situación fiscal restrictiva, la figura de las Alianzas Público Privadas (APP) se posiciona como una herramienta fundamental para que el Estado Costarricense brinde a ciudadanos y sector productivo la plataforma de servicios de infraestructura que permita acabar con un rezago de décadas. Asimismo, las APP se constituirían en un catalizador de buenas prácticas en el sistema de inversión pública nacional, tanto en la preparación y financiamiento de los proyectos como en el establecimiento de una visión de ciclo de vida que permita heredar a las futuras generaciones una infraestructura pública moderna y en óptimas condiciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Boyer, Marcel, Gravel, Erick y Mokbel, Sandy (2013). The Valuation of Public Projects: Risk, Cost of Financing and Cost of Capital. C.D. Howe Institute. Ontario, Canadá.
2. Banco Central de Costa Rica (2015). Programa Macroeconómico 2015-2016. San José, Costa Rica.
3. CEPAL (2015). Base de datos de inversiones en infraestructura económica en América Latina y el Caribe 1980-2013. Santiago de Chile.
4. Correa, Germán y Rozas, Patricio (2006). Desarrollo urbano e inversiones en infraestructura: elementos para la toma de decisiones. Serie DRNI No 108. CEPAL. Santiago de Chile.
5. Contraloría General de la República (2014). Informes Técnicos: Proyecto de Ley Presupuesto de la República 2015. San José, Costa Rica.
6. European PPP Expertise Centre (2011). A Guide to Guidance: Sourcebook for PPPs. European PPP Expertise Centre. Luxemburgo, Luxemburgo.
7. Foro Económico Mundial (2014) Informe Global de Competitividad 2014-2015. Ginebra, Suiza.
8. HM Treasury (2013). The Green Book: Appraisal and Evaluation in Central Government. Gobierno del Reino Unido. Londres, Inglaterra.
9. HM Treasury (2013). Public Sector Business Cases: Using the Five Case Model. Green Book Supplementary Guidance on Delivering Public Value from Spending Proposals. Gobierno del Reino Unido. Londres, Inglaterra.
10. Infrastructure Australia (2008). National Public Private Partnership Guidelines. Volumen 2: Practitioners' Guide. Gobierno Australiano. Canberra, Australia.
11. Infrastructure Australia (2008). National Public Private Partnership Guidelines. Volumen 3: Commercial Principles for Social Infrastructure. Gobierno Australiano. Canberra, Australia.
12. Infrastructure Australia (2008). National Public Private Partnership Guidance. Volume 4: Public Sector Comparator Guidance. Gobierno Australiano. Canberra, Australia.
13. Infrastructure Australia (2008). National Public Private Partnership Guidance. Volume 7: Public Sector Commercial Principles for Economic Infrastructure. Gobierno Australiano. Canberra, Australia.
14. Infrastructure Australia (2012). Australia's Public Infrastructure: Part of the Answer to Removing the Infrastructure Deficit. Gobierno Australiano. Canberra, Australia.
15. Infrastructure Ontario (2007). Assessing Value for Money: A Guide to Infrastructure Ontario's Methodology. Gobierno de Ontario. Ontario, Canadá.
16. McKinsey Global Institute (2013). Infrastructure productivity: How to save \$1 trillion a year. McKinsey&Company.
17. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (2011). Memoria: Plan Nacional de Transportes 2011-2035. San José, Costa Rica.
18. Naciones Unidas (2008). Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships. Naciones Unidas. Ginebra, Suiza.
19. Organisation for Economic Co-Operation and Development (2007). OECD Principles for Private Sector Participation in Infrastructure. OECD. París, Francia.
20. Perotti, Daniel y Sánchez, Ricardo (2011). La Brecha en Infraestructura en América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe –CEPAL-. Santiago de Chile.
21. PPP Canadá (2013). Identifying P3 Potential: A Guide for Federal Departments & Agencies. Ottawa, Canadá.

LEYES Y REGLAMENTOS

1. Ley No 6810 del 22 de Septiembre de 1982. Ley de Impuesto al Ruedo, Uso de Vías Públicas y Tasa Vehículos Extranjeros.
2. Ley 7762 del 14 de Abril de 1998. Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Publicada en La Gaceta del 22 de Mayo de 1998.
3. Ley No 7798 del 30 de Abril de 1998. Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad. Publicada en La Gaceta del 29 de Mayo de 1998.
4. Ley No 8114 del 2 de Julio del 2001. Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria. Publicada en La Gaceta del 7 de Julio del 2001.