ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 1 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 24 BIS DE LA LEY N.° 7798 "CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD", DE 29 DE MAYO DE 1998, Y SUS REFORMAS. LEY PARA LA INTERVENCIÓN DE RUTAS CANTONALES POR PARTE DEL CONSEJO NACIONAL DE VIABILIDAD

MARÍA JOSÉ CORRALES CHACÓN
Y OTRA SEÑORA DIPUTADA Y SEÑOR DIPUTADO

EXPEDIENTE N.° 21.553

DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES

PROYECTO DE LEY

REFORMA DEL ARTÍCULO 1 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 24 BIS DE LA LEY N.° 7798 "CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD", DE 29 DE MAYO DE 1998, Y SUS REFORMAS. LEY PARA LA INTERVENCIÓN DE RUTAS CANTONALES POR PARTE DEL CONSEJO NACIONAL DE VIABILIDAD

Expediente N.° 21.553

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

En el artículo 1 de la Ley N.° 7798 "Ley de Creación del Consejo Nacional de Viabilidad", se le otorga la potestad, a esta institución, de regular la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red vial nacional. Lo que le permite actuar a derecho sobre las necesidades en infraestructura vial que presenten las rutas nacionales.

En algunas ocasiones, el Conavi ejecuta proyectos en sus rutas nacionales que generan impacto en la infraestructura vial existente en rutas cantonales; sin embargo, el marco legal existente restringe al Conavi actuar ante dichos eventos, aunque resulte completamente necesario y evidente la intervención requerida por parte de esta institución, siendo la responsable directa de tales hechos.

Desde dicha perspectiva, surge la necesidad de reformar el marco legal existente con el fin de darle la potestad legal al Conavi para realizar las medidas de mitigación o el plan de tratamiento requerido cuando el riesgo detectado llegue a materializarse. Más específicamente, cuando rutas cantonales se vean afectadas por la ejecución de proyectos en rutas nacionales.

El tipo de intervenciones pueden variar, desde llevar a cabo actividades de conservación vial, y mantenimiento, hasta llevar algún tipo de construcción para lograr la funcionalidad del proyecto vial.

Con ocasión del análisis de la "Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades" mediante el dictamen N.° OJ-55-2011, de fecha 08 de setiembre de 2011, la Procuraduría General de la República analizó y concluyó lo siguiente:

> *"… efectivamente, debe señalarse que ha sido reconocido que, a pesar de que la Red Vial Cantonal es administrada por las Municipalidades, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes todavía ejerce importantes competencias en materia de planificación, clasificación, desarrollo y*

> *conservación de dicha Red. Al respecto, conviene mencionar el dictamen de este Órgano Superior Consultivo C-143-2010 de 19 de julio de 2010:*
>
> *"Esta particularidad hace que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tenga injerencia también en parte de los procesos de planificación, clasificación, desarrollo y conservación de la Red vial cantonal. A manera de ejemplo, el artículo 17 del Reglamento sobre el Manejo, Normalización y Responsabilidad para la Inversión Pública en la Red Vial Cantonal, Decreto No. 34624-MOPT de 27 de marzo del 2008, señala: "Artículo 17.- Competencia del MOPT en la red vial. En particular el MOPT se encargará de: a) …, d) Velar porque las redes viales, nacional y cantonal del país, se desarrollen en forma complementaria, independientemente de los límites político administrativos cantonales o provinciales. f) Emitir, mediante la División de Obras Públicas, las normas, procedimientos y recomendaciones técnicas que rigen la infraestructura vial del país, que garanticen la calidad del servicio, seguridad y estándares acordes con la naturaleza de las vías y las condiciones locales. Esta documentación técnica debe ser comunicada por esta División a las municipalidades y a otros interesados. g) Regular y estandarizar a nivel nacional, mediante la Dirección de Planificación Sectorial, el levantamiento de información y censos sobre la red vial, así como los procedimientos, requisitos e inscripción de los caminos públicos. h) Mantener, mediante la Dirección de Planificación Sectorial, una base de datos actualizada sobre los inventarios de la red vial, con base en los inventarios de la Red Vial Cantonal. Asimismo, la Dirección de Planificación Sectorial integrará los inventarios realizados por el CONAVI en la Red Vial Nacional, de manera que su manejo permita la obtención de información y estadísticas relevantes para proyectos y evaluaciones de interés cantonal o nacional".* (El subrayado es nuestro)

Tomando en consideración el Dictamen N.° C-232-2017 de fecha 18 de octubre de 2017, la Procuraduría General de la República enmarca nuevamente parte de las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en las que puede, de una manera u otra, afectar las rutas de la red vial cantonal, léase:

> *"(…) De otro lado, debe notarse que, de acuerdo con el artículo 7 de la Ley N.° 8757, reformado por la Ley N.° 8845, como parte de su competencia para ejecutar los préstamos individuales, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene también atribuciones para ejecutar las operaciones individuales de la red vial cantonal…, Debe advertirse que la misma norma, establece expresamente que participar en el programa, cada municipalidad deberá firmar un convenio de participación con el Ministerio de Obras Públicas, en el que se definirán las responsabilidades de las partes.". La alusión anterior, destaca el hecho que el MOPT, tiene sobre sus competencias, participar en convenios con las municipalidades previo acuerdo, con ello ejecutar operaciones individuales en la red vial cantonal; como así lo estable el artículo. De otro lado, debe notarse que, de acuerdo con el artículo 7 de la Ley N.° 8757, reformado por la Ley N.° 8845, como*

> *parte de su competencia para ejecutar los préstamos individuales, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene también atribuciones para ejecutar las operaciones individuales de la red vial cantonal. Debe advertirse que la misma norma, establece expresamente que participar en el programa, cada municipalidad deberá firmar un convenio de participación con el Ministerio de Obras Públicas, en el que se definirán las responsabilidades de las partes (…)".*

De conformidad con lo anterior, se puede concluir que, más que una autorización, lo que ordena la normativa es una debida coordinación entre el MOPT y la respectiva municipalidad, para adoptar la decisión de integrar una ruta cantonal como parte de la red vial nacional. No obstante, en caso de la negativa de alguna municipalidad, el MOPT puede hacer prevalecer las prerrogativas que le confiere la Ley N.° 8801 "Ley General de Transferencia de Competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades", para poder intervenir una ruta cantonal pero solo en casos muy calificados, lo que limita la posibilidad de intervención cuando sea necesario.

En virtud de las consideraciones expuestas, se somete a conocimiento de la Asamblea Legislativa el siguiente proyecto de ley para su estudio y pronta aprobación por parte de las señoras y los señores diputados.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

REFORMA DEL ARTÍCULO 1 Y ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 24 BIS DE LA LEY N.° 7798 "CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD", DE 29 DE MAYO DE 1998, Y SUS REFORMAS. LEY PARA LA INTERVENCIÓN DE RUTAS CANTONALES POR PARTE DEL CONSEJO NACIONAL DE VIABILIDAD

ARTÍCULO 1- Refórmese el artículo 1 de la Ley N.° 7798 "Creación del Consejo Nacional de Viabilidad", de 29 de mayo de 1998, y sus reformas, que en adelante dirá:

Artículo 1- La presente ley regula la construcción y conservación de las carreteras, calles de travesía, **pares viales** y puentes de la red vial nacional. Para los efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos:

Red vial nacional: Conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Consejo Nacional de Vialidad con sustento en los estudios técnicos respectivos.

Calles de travesía: Conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida, de conformidad con el artículo 3 de la Ley General de Caminos Públicos.

Pares viales: Conjunto de dos vías, separadas entre sí, con sentidos opuestos de circulación vehicular, que permiten la distribución del flujo vehicular entrante y saliente de los centros urbanos; situación que permite darle continuidad física y funcional a una determinada ruta de la red vial nacional.

[...]

ARTÍCULO 2- Adiciónase un artículo 24 bis a la Ley N.° 7798 "Creación del Consejo Nacional de Viabilidad", de 29 de mayo de 1998, y sus reformas, que se leerá de la siguiente manera:

Artículo 24 bis- El Conavi está autorizado a intervenir rutas cantonales únicamente en los siguientes casos:

a) **En aquellos proyectos que para garantizar su funcionabilidad sea indispensable la intervención de una ruta cantonal.**

b) **Cuando producto de la ejecución de un proyecto en una ruta nacional, se vean afectadas las condiciones operativas de las rutas cantonales circundantes. En estos casos, el Conavi deberá realizar los trabajos**

preparatorios en la ruta cantonal tendientes a mejorar su capacidad estructural y de funcionamiento; una vez finalizada la ejecución de las obras, se deberá evaluar el estado en que queda la ruta cantonal, y se deberá definir si se requiere una intervención adicional para efectos de restituir la ruta cantonal a las condiciones iniciales previas a la ejecución del proyecto en la red vial nacional.

Las anteriores intervenciones en la red vial cantonal podrán ser autorizadas por el director ejecutivo, y para este tipo de intervenciones, el Conavi deberá elaborar un procedimiento que garantice la eficiencia y la eficacia de esta intervención.

Rige a partir de su publicación.

María José Corrales Chacón

Daniel Isaac Ulate Valenciano Paola Alexandra Valladares Rosado

Diputadas y diputado

21 de agosto de 2019.

NOTAS: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos en el Departamento de Servicios Parlamentarios.