De conformidad con las disposiciones del artículo 113 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, el Departamento Secretaría del Directorio incorpora el presente texto al Sistema de Información Legislativa (SIL), de acuerdo con la versión electrónica suministrada.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

ELIMINACIÓN DE LA DESCONCENTRACIÓN MÁXIMA DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)

DRAGOS DOLANESCU VALENCIANO

JUNIO 2021

EXPEDIENTE N° 22.562

PROYECTO DE LEY

ELIMINACIÓN DE LA DESCONCENTRACIÓN MÁXIMA DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)

Expediente: 22.562

Nuestro país se ha caracterizado en las últimas décadas por la creciente inflación institucional, siendo la queja recurrente de los ciudadanos, que el Gobierno no funciona con la agilidad, la eficiencia y el impacto esperado, que no se toman decisiones y que la respuesta para resolver los problemas y fomentar el desarrollo es lenta, pero además a todo esto se le debe adicionar los crecientes casos de corrupción en diversas instituciones.

En estos años se ha evidenciado de forma alarmante el aumento de la proliferación de órganos con desconcentración máxima y de personerías jurídicas instrumentales, situación que ha contribuido con la inflación institucional que enfrenta el país.

Para entender a qué me refiero con inflación institucional, sólo basta echarle una mirada a la cantidad de órganos con desconcentración máxima, tanto de instituciones de la Administración Central como de la descentralizada. Muestra patente de esta situación se puede observar en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en donde existen 5 Consejos, producto de un agotado modelo de los años 90 y de reestructuraciones propias de la cartera, con buenas intenciones, pero sin claridad en relación con su integración y funcionamiento.

Por medio de la creación de dichos consejos, el Ministerio de Obras y Públicas ve diluida la motivación de su creación, así como el control efectivo sobre estos nuevos órganos, que se constituyen como islas dentro del desbordado organigrama

administrativo, esto porque cada uno de los consejos, goza de desconcentración máxima, personería jurídica instrumental y sus respectivas juntas directivas, las cuales cuentan con participación del sector privado, afín y con intereses en las materias objeto de los respectivos consejos.

Pero el tema va más allá. Es obvio que la ciudadanía no está conforme con la existencia de los consejos del MOPT, con algunos más que otros, por ejemplo, este es el caso del Consejo Nacional de Vialidad y las razones sobran.

En el caso del CONAVI, la Trocha fue el ejemplo más claro y doloroso de irresponsabilidad en la ejecución y supervisión de una obra, así como también se puede citar del caso de la platina, y de otras obras a cargo de ese Consejo, donde la irresponsabilidad, falta de controles y el desperdicio de recursos fueron la nota característica.

Pero sí a todo esto le sumamos el reciente caso de corrupción más grande en la historia de nuestro país, en donde el CONAVI tiene un papel protagónico, siendo que desde el 2018, la empresa MECO ha recibido contrataciones con el Estado por alrededor de 139.000 millones de colones. Tal y como se aprecia a continuación:

Contrataciones de MECO 2018-2021	
Entidad	**Monto**
Conavi	¢15.679.661.508
Aviación Civil	¢6.428.436.222
CNE	¢4.208.240.102
AyA	¢796.706.866
ESPH	¢489.917.240
ITCR	¢348.983.228
MOPT	¢20.546.800
Municipalidad de Carrillo	¢50.920.282.191
Municipalidad de Pococí	¢32.638.179.049
Municipalidad de Siquirres	¢2.665.371.333
Municipalidad de Golfito	¢2.629.213.987
Municipalidad de Cartago	¢1.910.484.456
Municipalidad de Tarrazú	¢1.684.552.419
Municipalidad de Limón	¢1.337.909.747

Los anteriores datos fueron suministrados por la Contraloría General de la República y se observa que de los 139 mil millones que recibió MECO provino de gobiernos locales, aunque no son por montos grandes, al contrario de esto, algunas instituciones sí representaron por su cuenta un aporte más que generoso a las arcas de la constructora, como el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) que lidera esta lista con más de ¢15.600 millones, seguido por la Dirección General de Aviación Civil, por encima de los ¢6.400 millones.

El pasado 14 de junio, nos tomó por sorpresa a todos los costarricenses, pues con el inicio del día fuimos testigos del megaoperativo del OIJ que realizó 57 allanamientos en diferentes zonas del país, incluyendo casa presidencial. Con dichos allanamientos se da conocer a la ciudadanía el grave caso de corrupción denominado “caso Cochinilla”, en el cual figuran una gran cantidad de funcionarios públicos del CONAVI, casa presidencial y varios empresarios de H. Solís.

En palabras del señor Walter Espinoza, Director del Organismo de Investigación Judicial:

“Este es uno de los casos más importantes que han trabajado el Ministerio Público y el Organismo de Investigación Judicial en los últimos tiempos. Estamos haciendo 57 allanamientos en distintos puntos del país y es un caso que se relaciona con corrupción en la función pública, con violación a los deberes de probidad y con eventuales malversaciones de fondos en el tema relacionado con la construcción de obra pública, particularmente carreteras, vías y aspectos de esa naturaleza".[1]

La investigación de este caso se realiza desde el año 2019, cuando la Fiscalía y el OIJ recibieron denuncias concretas y directas, alusivas a que había un grupo de funcionarios públicos que se estaba coludiendo con miembros, empleados,

[1] https://delfino.cr/2021/06/mas-de-30-ordenes-de-detencion-y-57-allanamientos-en-megaoperativo-de-oij-por-corrupcion-en-obra-publica

representantes y dueños de empresas privadas de muy alto nivel en nuestro país, que eran las empresas que ganaban las adjudicaciones y que estaban malversando los fondos para favorecer determinados proyectos, determinadas personas y afectar al erario público. Producto de este trabajo de varios años, posibilitó la identificación de 33 personas que presuntamente están vinculadas con esta temática, mismas que de acuerdo a lo señalado por el OIJ han recibido sobornos, obtención de regalías, gratificaciones irregulares, esto acompañado por un comportamiento del sector privado dirigido a lograr situaciones de ventaja para sí en el tema de pagos de fondos, de presupuestos adelantados y demás ventajas.

A raíz de todo lo anteriormente expuesto, la presente iniciativa pretende eliminar el Consejo Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y crear en su lugar, la Dirección Nacional de Vialidad, para esto elimina la desconcentración máxima de la cual goza en la actualidad el CONAVI y la sustituye por desconcentración mínima, pero funcionando dentro del MOPT y bajo la responsabilidad directa del Ministro, teniendo al frente únicamente a un director o gerente.

El fundamento de esa iniciativa es abordar la problemática actual de manera ágil y eficiente, eliminando estructuras burocráticas ineficientes y altamente costosas, así como y más importante aún, pretende devolverle al MOPT su condición de ente rector en materia de obra pública.

Al eliminar la desconcentración máxima del Consejo de Vialidad, también estoy proponiendo prescindir de su junta directivas, pues tal y como indiqué anteriormente, la integración de dichas juntas responde a intereses propios de ciertos grupos económicos, y esto entorpece la toma de decisiones y la ejecución pronta de políticas públicas basadas en demandas reales de la sociedad costarricense.

Por las razones expuestas, propongo el siguiente Proyecto de Ley para la eliminación de la desconcentración máxima del Consejo Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

DECRETA

ELIMINACIÓN DE LA DESCONCENTRACIÓN MÁXIMA DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD (CONAVI)

ARTÍCULO 1.- Refórmese el título de la Ley 7798 "Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) y sus reformas para que en adelante se lea: Ley de Creación del Consejo de Vialidad (DINAVI)

ARTÍCULO 2.- Modifíquense todas las referencias al Consejo, CONAVI o al Consejo Nacional de Vialidad para que se refieran a la Dirección Nacional de Vialidad.

ARTÍCULO 3.- Refórmense los artículos 1, 3, 4, 5, 6, 13,14, 15, 16, 19, 20 incisos d) y h), 21, 23 24, 24 bis inciso b) y c), 25, 26, 27, 28, 29, 30, de la Ley 7798 "Ley de Creación del Consejo de Vialidad (CONAVI) y sus reformas para que en adelante se lea:

"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 la Dirección Nacional de Vialidad (Dinavi), 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 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972.

Conservación vial: conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías y los puentes, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende todo lo que no alcanza a ser construcción de obras nuevas o variación sustancial de estándar de las existentes. Tampoco comprende las obras de restauración que se requieren a causa de emergencias, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción. Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo, rehabilitación y mejoramientos puntuales.

Mantenimiento rutinario: Conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

Mantenimiento periódico: conjunto de actividades programables, cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recapados asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, la pintura y la reparación o el cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

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.

Rehabilitación: Reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso.

Reconstrucción: Renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.
Mejoramiento: mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía y la velocidad de circulación. También se incluyen, dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie ("upgrade") de tierra a lastre o de lastre a asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

Mejoramientos puntuales: corresponden a mejoras o modificaciones localizadas del estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la seguridad vial. Se consideran mejoramientos puntuales: la construcción de bahías de autobuses, el mejoramiento de cruces, la ampliación puntual de la calzada para ubicar un carril de giro; así como corregir el alineamiento vertical u horizontal de puntos con incidencia de accidentes de tránsito.
Obras nuevas: Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente, de acuerdo con la presente ley.

ARTÍCULO 3.- Créase la Dirección Nacional de Vialidad, como órgano de desconcentración mínima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La Dirección por medio del Ministerio podrá administrar el Fondo de la red vial nacional, así como suscribir los contratos y empréstitos necesarios para el ejercicio de sus funciones, de conformidad con la presente ley. Esta Dirección será administrada por un Director Ejecutivo.

ARTÍCULO 4.- Serán objetivos de la Dirección Nacional de Vialidad los siguientes:
a) 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.
b) Administrar su patrimonio.
c) Ejecutar, mediante contratos, las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la red vial nacional.
d) Fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos, incluyendo el control de la calidad.
e) Promover la investigación, el desarrollo y la transferencia tecnológica en el campo de la construcción y conservación vial.
f) Celebrar contratos o prestar los servicios necesarios para el cumplimiento de sus objetivos y funciones.

ARTÍCULO 5.- El Ministro y el Director de la Dirección Nacional de Vialidad tendrán las siguientes atribuciones:
a) Aprobar la regulación interna de la organización y modificarla cuando sea conveniente.

b) Aprobar cada año el presupuesto de ingresos y egresos para el ejercicio presupuestario correspondiente.

c) Desarrollar estudios tendientes a establecer las condiciones mínimas en que convenga mantener la red vial nacional.

d) Aprobar los planes quinquenales definitorios de las políticas generales de la Comisión Nacional de Vialidad, que servirán de base para formular los presupuestos anuales.

e) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

f) Establecer las normas relativas a pesos y dimensiones máximos que deben tener los vehículos que circulen en la red vial nacional.

g) Fiscalizar la ejecución correcta de los contratos suscritos con terceros particulares.

h) Suscribir contratos y contraer empréstitos con entidades de crédito internas o externas. De requerirse el aval del Estado, será necesaria la aprobación de la Asamblea Legislativa.

i) Suscribir los contratos de trabajo y los de obra, suministros y servicios y ejercer la fiscalización que proceda.

j) Propiciar la capacitación de su personal.

k) Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la conservación y construcción vial, con instituciones y organizaciones nacionales o internacionales.

l) Promover medios de comunicación con el usuario, de manera tal que tenga acceso al funcionamiento de la Dirección Nacional de Vialidad y pueda manifestarse al respecto, para crear así interrelación de conocimientos, experiencias y propósitos.

m) Emitir criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial nacional.

o) Aprobar los informes que presenten el auditor general. El ministro aprobará los informes que presente el Director Ejecutivo.

p) Contratar una auditoría externa para que audite cada tres meses los estados financieros de la Dirección. Al finalizar cada ejercicio económico, la auditoría externa presentará al Ministro un informe con la opinión razonada sobre el cierre contable-financiero del período y las recomendaciones que considere pertinente formular. Una copia de este informe será enviada a la Contraloría General de la República para los fines legales correspondientes.

ARTÍCULO 6.- Para facilitar y volver más eficiente la función de conservar la red vial nacional, la Dirección Nacional de Vialidad está expresamente facultado para contratar este tipo de trabajos por períodos hasta de cinco años. En este caso, comprometerá los recursos financieros de cada período presupuestario en forma prioritaria. La Contraloría General de la República, antes de aprobarlo, velará porque esta Dirección reserve los recursos financieros en cada período presupuestal.

ARTÍCULO 13.- La Dirección Ejecutiva tendrá las siguientes atribuciones:

A) Ejecutar los acuerdos y las demás resoluciones del ministro.

B) Representar judicial y extrajudicialmente a la Dirección Nacional de Vialidad, con facultades de apoderado general sin límite de suma. Podrá otorgar poderes judiciales o especiales.

C) Administrar la Dirección Nacional de Vialidad.

D) Elaborar los programas y presupuestos del organismo y presentarlos al Ministro,

E) Preparar los programas internos.

F) Determinar, con base en los estudios técnicos que correspondan, las vías que integran la red vial nacional y las que operan sujetas a peaje

G) Presentar para la aprobación al Ministro los procedimientos de control de calidad y el cumplimiento de los servicios contratados con terceros o de su personal.

H) Suscribir los contratos de trabajo y tramitar los de obra, suministros y servicios, así como ejercer la fiscalización que proceda.

I) Presentar a los informes trimestrales, al Ministro mínimo sobre el desarrollo de los programas y presupuestos.

J) Ejecutar cualquier otra gestión expresamente encomendada por el Ministro

K) Aprobar la regulación interna de la organización y modificarla cuando sea conveniente.

L) Aprobar cada año el presupuesto de ingresos y egresos para el ejercicio presupuestario correspondiente..

M) Desarrollar estudios tendientes a establecer las condiciones mínimas en que convenga mantener la red vial nacional.

N) Aprobar los planes quinquenales definitorios de las políticas generales de la Comisión Nacional de Vialidad, que servirán de base para formular los presupuestos anuales.

O) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

P) El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

Q) Establecer las normas relativas a pesos y dimensiones máximos que deben tener los vehículos que circulen en la red vial nacional.

R) Fiscalizar la ejecución correcta de los contratos suscritos con terceros particulares.

S) Suscribir contratos y contraer empréstitos con entidades de crédito internas o externas. De requerirse el aval del Estado, será necesaria la aprobación de la Asamblea Legislativa.

T) Suscribir los contratos de trabajo y los de obra, suministros y servicios y ejercer la fiscalización que proceda

U) Propiciar la capacitación de su personal.

V) Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la conservación y construcción vial, con instituciones y organizaciones nacionales o internacionales.

W) Promover medios de comunicación con el usuario, de manera tal que tenga acceso al funcionamiento de la Dirección Nacional de Vialidad y pueda manifestarse al respecto, para crear así interrelación de conocimientos, experiencias y propósitos.

X) Emitir criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial nacional.

Y) Aprobar los informes que presenten el Director Ejecutivo y el auditor general.

Z) Contratar una auditoría externa para que audite cada tres meses los estados financieros de la Dirección. Al finalizar cada ejercicio económico, la auditoría externa presentará a la Dirección y a la Contraloría General de la República un informe con la opinión razonada sobre el cierre contable-financiero del período y las recomendaciones que considere pertinente formular. Una copia de este informe será enviada a la Contraloría General de la República para los fines legales correspondientes.

ARTÍCULO 14.- El Director Ejecutivo será nombrado como funcionario de confianza por el Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Ejercerá la representación judicial y extrajudicial de la Dirección Nacional de Vialidad y le corresponderá la Administración, con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma, quien podrá otorgar poderes generales, judiciales y especiales, cuando sea de comprobado interés para la Dirección Nacional de Vialidad.

ARTÍCULO 15.- Para ejercer el cargo, el Director Ejecutivo del DINAVI deberá contar con los siguientes requisitos:

a) Ser costarricense.

b) Poseer título profesional en una área afín a los objetivos de la Dirección Nacional de Vialidad.

c) Estar incorporado al Colegio respectivo.

d) Poseer experiencia mínima de quince años en la gerencia de empresas

e) Ser una persona de amplia solvencia moral y ética.

ARTÍCULO 16.- La Dirección de las auditorías técnicas y contable financiera de la Dirección Nacional de Vialidad estará integrada en una sola dependencia. La auditoría técnica operará mediante la contratación de servicios con terceros particulares únicamente y para cada proyecto. La auditoría contable financiera dispondrá de personal fijo, que se dedicará exclusivamente al régimen interno.

ARTÍCULO 19.- El auditor técnico, contable y financiero será nombrado por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, con base en concurso de antecedentes y responderá de su gestión ante este.

Sus atribuciones serán las siguientes:

a) Desarrollar sus funciones conforme a los lineamientos de la Dirección Nacional de Vialidad y la Contraloría General de la República.

b) Examinar y evaluar los mecanismos y procedimientos contable-financieros.

c) Verificar que los proyectos se ajusten y ejecuten según los términos de la presente ley y el contrato respectivo.

d) Verificar la adecuada recepción y finiquito de los contratos.

e) Revisar cualquier erogación o pago efectuado con cargo a los fondos de la Dirección Nacional de Vialidad, que deberá desglosarse financieramente cuando proceda.

f) Dirigir las investigaciones referentes a irregularidades contractuales o realizadas por servidores públicos de la Dirección Nacional de Vialidad.

g) Efectuar revisiones, exámenes, auditorías y evaluaciones en todas las áreas públicas o privadas relacionadas con el contrato respectivo, necesarias para el fiel cumplimiento de sus funciones.

ARTÍCULO 20.- Créase el Fondo para la atención de la red vial nacional, que estará constituido por los siguientes tributos, ingresos y bienes:
(…)
d) Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero, previa autorización de la Dirección Nacional de Vialidad.
h) Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren. Para los efectos propios del presente artículo, la Dirección Nacional de Vialidad tendrá la condición de administración tributaria.

ARTÍCULO 21.- La Dirección Nacional de Vialidad queda facultada para depositar la totalidad de los montos que le ingresen, en fideicomisos que se establecerán en bancos comerciales del Estado. Asimismo, podrá suscribir contratos o convenios con estas entidades, el Banco Central de Costa Rica o el Instituto Nacional de Seguros, para facilitar el cumplimiento de sus facultades tributarias.

ARTÍCULO 23.- Para cumplir con la responsabilidad de ampliar y conservar la red vial nacional, el Director de Vialidad está obligado a elaborar planes anuales y quinquenales de inversión, los cuales definirán los progresos durante estos períodos. En este sentido, la Dirección deberá acatar las políticas y los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y coordinará esta labor con las unidades correspondientes.

ARTÍCULO 24.- Toda obra pública financiada por la Dirección Nacional de Vialidad se realizará con fundamento en un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos. Las especificaciones técnicas, las normas

y los procedimientos serán establecidos por la Dirección Nacional de Vialidad y aprobados por el MOPT.

En todas las labores de planificación, diseño, conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento, rehabilitación y en la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional o cantonal, que realicen la Dirección Nacional de Vialidad, el MOPT y las municipalidades, de acuerdo con sus respectivas competencias, se deberá considerar e incorporar el componente de seguridad vial antes de su ejecución, de conformidad con el detalle que se efectuará de manera reglamentaria y en forma coordinada entre órganos y entes.

(…)

Artículo 24 bis- La Dirección Nacional de Vialidad (Dinavi) 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 Dinavi 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 o mejorarlas.

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

ARTÍCULO 25.- Los costos administrativos, los salarios del Director Ejecutivo y demás personal técnico y administrativo de la Dirección Nacional de Vialidad, no podrán superar el tres por ciento (3%) de sus ingresos.

ARTÍCULO 26.- La Dirección Nacional de Vialidad incluirá en sus presupuestos las partidas necesarias para financiar programas de divulgación, promoción y comunicación con los usuarios de vías y puentes, así como para formar y capacitar personal, tanto del sector público como privado, con miras a fortalecer los programas de desarrollo en el campo de la conservación vial y la transferencia de tecnología.

ARTÍCULO 27.- Antes de la ejecución de los contratos de conservación vial o de obras nuevas, la Dirección Nacional de Vialidad hará del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir, el estado que se pretende alcanzar o la justificación de la construcción de la obra nueva. Asimismo, cada tres meses dará a conocer los programas de trabajo, el monto de las inversiones propuestas, los logros alcanzados y otros índices de interés público tales como costos de mantenimiento por kilómetro, el estado actual de la red o el costo de las nuevas obras, entre otros.

Cada año y adicionalmente a su labor normal de auditoría técnica, la Dirección Nacional de Vialidad contratará estudios independientes para valorar el grado de mejoría de la red, la situación prevaleciente y otros logros alcanzados mediante los programas de construcción y conservación, realizados durante los dos años recién transcurrido.

ARTÍCULO 28.- El nombramiento de funcionarios de la Dirección Nacional de Vialidad contraviniendo las disposiciones de esta ley, producirá nulidad absoluta de los actos administrativos correspondientes.

ARTÍCULO 29.- El funcionario que incumpla la presente ley, en especial lo relativo a requisitos para nombramientos del personal de la Dirección Nacional de Vialidad,

y la persona física que asuma el cargo en contravención a ella, además de las responsabilidades contempladas en la Ley General de la Administración Pública, le será aplicable lo dispuesto en los artículos 335 y 356 del Código Penal, relativos a la inhabilitación para cargos públicos. Asimismo, deberán devolver los montos que se le hayan girado en forma indebida.

ARTÍCULO 30.- La aplicación de las sanciones administrativas será ejercido y ejecutado por el superior jerárquico de la Dirección Nacional de Vialidad sin distinciones de ninguna naturaleza, de oficio o a solicitud de parte. La resolución correspondiente deberá notificarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que los hechos llegaron a su conocimiento.

Artículo 2.- Derogaciones

Se deroga el artículo 7 Ley 7762 “Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos” y sus reformas,

Artículo 3.- Transitorios

TRANSITORIO I.- Los dineros del Fondo Nacional de Infraestructura Vial serán asignados al presupuesto de la Dirección Nacional de Vialidad , según la carga operativa correspondiente y salvaguardando el interés nacional y todos los aspectos legales y contractuales aplicables.

TRANSITORIO II.- Previo análisis de la capacidad instalada de la Dirección Nacional de Vialidad, el Ministro y el Director del Dinavi podrán aprobar antes del cumplimiento del plazo de transición la absorción de obligaciones dentro de las competencias de la Dirección que se encuentren en ejecución o por ejecutar en el Conavi o en el MOPT.

TRANSITORIO III.- ASPECTOS LABORALES

A. Los funcionarios del Conavi podrán gestionar por iniciativa propia su traslado a otra institución del sector público, de conformidad con lo establecido en el Decreto Ejecutivo N.° 22317-MP-H-Mideplán de 1 de julio de 1993 y la directriz de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria STAP-880-94.
B. Los funcionarios del Conavi que a la vigencia de la presente ley posean la condición de estar a cinco años o menos para optar por su pensión, cualquiera que sea el régimen aplicable, y que así lo soliciten, deberán ser trasladados al MOPT o a otras instituciones del Estado en el entendido de que en ningún caso perderán los derechos correspondientes al régimen de pensión del que provienen.

C. En los tres meses siguientes a la aprobación de esta ley, el Ministerio les realizará a los funcionarios del Conavi que así lo deseen, evaluaciones de niveles de estudios, experiencia, competencias, habilidades y desempeño profesionales, para determinar su perfil profesional y considerarlos en sus procesos de reclutamiento. Luego determinará cuales de dichos funcionarios tiene interés de nombrar en una nueva posición en su estructura organizacional y les hará la comunicación respectiva, en cuyo caso, de aceptar, tendrán las siguientes opciones:
D. Mantener la composición salarial y los derechos adquiridos atinentes a la misma, previo a su nombramiento en la Dirección Nacional de Vialidad, incluyendo los derechos provenientes de su antigüedad, así como el reconocimiento de anualidades acumuladas, si las hubieran devengado, contabilizadas hasta la fecha de su nombramiento en la Dirección.
E. Aceptar las nuevas condiciones del nombramiento bajo el régimen laboral aplicable a la Dirección establecido en la presente ley. En este caso, mantendrán los derechos de antigüedad para efecto de reconocimiento de cesantía o de otros derechos ciertos.

DRAGOS DOLANESCU VALENCIANO

DIPUTADO

El expediente legislativo aún no tiene Comisión asignada