ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA
REPÚBLICA DE COSTA RICA

COMISIÓN ESPECIAL QUE SE ENCARGARA DE ANALIZAR, ESTUDIAR, PROPONER Y DICTAMINAR LAS REFORMAS LEGALES CON RESPECTO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS, expediente N.º 20.993

MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 2 BIS DE LA LEY N.° 5060, LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, DE 22 DE AGOSTO DE 1972

EXPEDIENTE N° 22.563

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA
25 de febrero de 2022

TERCERA LEGISLATURA
1° de mayo de 2021 al 30 de abril de 2022

PRIMER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS
(1° de febrero del 2022 al 31 de agosto de 2022)

ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS II
DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORÍA

Los (as) suscritos (as) diputados (as) integrantes de la COMISIÓN ESPECIAL QUE SE ENCARGARA DE ANALIZAR, ESTUDIAR, PROPONER Y DICTAMINAR LAS REFORMAS LEGALES CON RESPECTO AL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL PAÍS, expediente N.º 20.993, rendimos DICTAMEN AFIRMATIVO DE MAYORIA, sobre el proyecto "MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 2 BIS DE LA LEY N.° 5060, LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, DE 22 DE AGOSTO DE 1972" tramitado bajo el expediente Nº 21.802 con base en las siguientes consideraciones:

1. Antecedentes

Este proyecto de ley fue presentado a la corriente legislativa por la Diputada Marolin Azofeifa Trejos. Publicado el 6 de julio de 2021.

Se consultó a:

- Todas las Municipalidades del país
- MOPT
- MINAE

2. Objetivo del Proyecto de ley

Las obras de infraestructura vial son vitales para el desarrollo económico y social del país, dado que mejoran las condiciones de competitividad de las regiones involucradas, pues garantizan la movilidad, el comercio, la conexión entre regiones e incluso entre países; lo cual incide directamente en la calidad de vida de sus habitantes.

La población demanda carreteras y caminos en buen estado, que funcionen de manera adecuada a sus intereses y asimismo que permitan transitar en forma ágil, segura y sin riesgos; por tanto, el Estado está en la obligación de satisfacer ese servicio en forma efectiva y eficiente, a como lo dicta el primer párrafo del artículo 50 de nuestra constitución Política.

> *"ARTÍCULO 50.- El Estado procurará el mayor bienestar a todos los habitantes del país, organizando y estimulando la producción y el más adecuado reparto de la riqueza (…)".*

No cabe duda que el desarrollo del país debe efectuarse en franca armonía con el medio ambiente, bajo un modelo de un desarrollo sostenible, que garantice la prestación continua y eficiente de los servicios públicos y asimismo el derecho de

los habitantes del país de disfrutar de un ambiente sano y ecológicamente equilibrado.

Congruente con lo anterior, es imperativo que la legislación regule de forma acertada, el equilibrio y cohesión que debe existir entre los derechos tutelados, de manera que el desarrollo de infraestructura vial y la protección del ambiente se complementen. Como consecuencia de lo anterior, resulta desacertado que se emita normativa que conduzca a las instituciones del Estado a operar de forma aislada y desarticulada y que de alguna manera obstaculice las funciones que les competen; pues lo que persigue el Gobierno de la República en su totalidad, es el bienestar de los costarricenses satisfaciendo sus necesidades básicas, fundamentalmente, los servicios públicos y asimismo la protección del ambiente en forma equilibrada.

Una de las situaciones que generan dificultades en la ejecución de obras de mantenimiento y conservación de las vías públicas, está referida a la corta de los árboles que crecen en el derecho de vía; pues para efectuar tal corta se requiere de la autorización del Ministerio del Ambiente y Energía; lo cual genera trámites que causan afectación en la intervención oportuna de las vías y que no resultan congruentes con el servicio público que están llamadas a cumplir.

3. Respuestas recibidas

MINAE-SINAC-AJ-CJ-70-2021

“El proyecto es claro en señalar que la remoción de obstáculos se hará en el derecho de vía ya constituido y en la red vial existente. En este sentido, el artículo 2 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.° 9078, de 4 de octubre de 2012 y sus reformas, define el derecho de vía de la siguiente forma: “Derecho de vía: derecho que recae sobre una franja de terreno de naturaleza demanial y que se destina a la construcción de obras viales para la circulación de vehículos o el tránsito de personas o de otras obras relacionadas con la seguridad, el ornato, la nomenclatura vial, el anuncio informativo de servicios, las actividades y los destinos turísticos, así como para la instalación de paradas de vehículos de transporte público o parabuses”. De este modo, no vendría a darse como señala Servicios Técnicos un “cheque en blanco”, en el tanto que lo que se busca es generar una agilidad y disminuir la tramitología cuando el Estado debe remover del derecho de vía un obstáculo, el cual es de suma importancia para el tránsito de personas y circulación de vehículos, y tener que acudir a otro órgano del Estado para una gestión que debe solucionarse con la mayor prontitud posible. No se trata

en el proyecto de ley, de abrir portillos para la realización y desarrollo de grandes obras, por cuanto, se trata de obras de conservación, de reconstrucción y de mejoramiento de la red vial existente, es decir, donde ya existe una obra y para lograr su cometido las instituciones públicas requieren de mecanismos ágiles para poder actuar. No toma en consideración el Departamento de Servicios Técnicos, el hecho de que el proyecto señala claramente “sin que ello signifique transgresión a la normativa forestal o ambiental” y “siempre que el derecho de vía se encuentre localizado fuera de parques nacionales o áreas silvestres protegidas”, con lo que se protege el principio de no regresión, garantizando que no se vayan a afectar en alguna medida legislación ambiental existente. Por último, es necesario reiterar que es equívoco por parte de Servicios Técnicos, manifestar “la realización de obras de una magnitud que eventualmente podría ser relevante”, ya que, como se indicó anteriormente y es necesario dejar claro, el proyecto de ley solo pretende dar una herramienta a las instituciones legitimadas, para poder con la mayor prontitud y rapidez que la situación lo requiere, atender una situación del momento, en ningún momento versa sobre la realización de obras nuevas o de grandes obras, por el contrario, es ante situaciones que ameritan un tratamiento inmediato y que son objeto de intervenciones para garantizar un libre tránsito, sobre un derecho de vía con el que ya cuenta el Estado.”

- MOPT

No contestó

- Municipalidad de Buenos Aires

A favor

- Municipalidad de Belén

En contra

- Municipalidad de los Chiles

A favor

- Municipalidad de Curridabat

A favor.

- Municipalidad Atenas

El proyecto de Ley no afecta la autonomía, operación financiera y operatividad de la Municipalidad

- Municipalidad Tibás

A favor

- Municipalidad de Buenos Aires

A favor

- Municipalidad Acosta

A favor

- Municipalidad Turrialba

A favor

- Municipalidad Cartago

A favor

- Municipalidad Orotina

A favor

- Municipalidad San Isidro

A favor

- Municipalidad San Ramón

A favor

- Municipalidad Hojancha

A favor

- Municipalidad Montes de Oca

A favor

- Municipalidad Grecia

A favor

- Municipalidad San Pablo

A favor

- Municipalidad la Unión

A favor

- Municipalidad Siquirres

A favor

- Municipalidad de Heredia

No tiene observaciones al proyecto de ley

- Municipalidad San Jose

En contra

- Municipalidad Naranjo

A favor

- Municipalidad de Nandayure

A favor

- Municipalidad Esparza

A favor

4. Informe de Servicios Técnicos

es menester recordar que las áreas protegidas, incluidas las áreas de protección, son justamente materializaciones de esa garantía constitucional y, por ende, cualquier actividad que se realice en ellas requiere de una autorización de la autoridad competente, en este caso el MINAE, para evitar un menoscabo de las mismas.

por los órganos competentes establecidos en el reglamento de esta ley".

Asimismo, y siempre en el orden de ideas de la protección del ambiente, se reitera que en materia ambiental privan una serie de principios dentro de los que se encuentran los principios precautorio y preventivo determinados por ley y desarrollo de la jurisprudencia constitucional.

Así, la Ley N° 7788, Ley de la Biodiversidad, del 30 de abril de 1998 y sus reformas, los define de la siguiente manera en su artículo 11:

"ARTÍCULO 11.-Criterios para aplicar esta ley. Son criterios para aplicar esta ley: 1.- Criterio preventivo: Se reconoce que es de vital importancia anticipar, prevenir y atacar las causas de la pérdida de la biodiversidad o sus amenazas. 2.-Criterio precautorio o indubio pro natura: Cuando exista peligro o amenaza de daños graves o inminentes a los elementos de la biodiversidad y al conocimiento asociado con estos, la ausencia de certeza científica no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces de protección. 3.- Criterio de interés público ambiental: El uso de los elementos de la biodiversidad deberá garantizar las opciones de desarrollo de las futuras generaciones, la seguridad alimentaria, la conservación de los ecosistemas, la protección de la salud humana y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos. 4.-Criterio de integración: La conservación y el uso sostenible de la biodiversidad deberán incorporarse a los planes, los

programas, las actividades y estrategias sectoriales e intersectoriales, para los efectos de que se integren al proceso de desarrollo".

5. Conclusiones

- Las obras de infraestructura vial son vitales para el desarrollo económico y social del país, pues garantizan la movilidad, el comercio, la conexión entre regiones e incluso entre países; e incide directamente en la calidad de vida de sus habitantes.

- Esta iniciativa se presentó con el objetivo de buscar una solución a los atrasos que tienen muchas instituciones para generar obra pública en nuestro país, el problema es la burocracia que existe para ejecutar los proyectos, y lo que se pretende es que, en virtud del interés público, y sin previa autorización del MINAE, se pueda limpiar el área para realizar la intervención.

- La gran traba es que el estado nunca se interesó en generar excepciones en la normativa existente de temas ambientales, y esos pequeños vacíos afectan a cientos de personas que siguen poniendo en riesgo su vida al transitar por rutas en las que no se ha logrado intervenir por falta de un permiso y que en muchas ocasiones estas intervenciones responden a situaciones de emergencia que no se pueden atender y debemos actuar para que esto no suceda.

6. Recomendaciones

Por las razones mencionadas, esta Comisión acuerda: recomendar al Plenario la aprobación del Dictamen y del proyecto por el fondo, Expediente 22.563 MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 2 BIS DE LA LEY N°560, LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS DE 22 DE AGOSTO DE 1972 Y SUS REFORMAS

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 2 BIS DE LA LEY N°560, LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS DE 22 DE AGOSTO DE 1972 Y SUS REFORMAS

ARTÍCULO ÚNICO- Modifíquese el artículo 2 bis de Ley General de Caminos Públicos, N.° 5060, de 22 de agosto de 1972, que se leerá de la siguiente manera:

Artículo 2 Bis- Los entes públicos competentes para la ejecución de obras de mantenimiento y mejoramiento de la red vial cantonal o nacional existente tendrán la potestad para remover en virtud del interés público, sin previa autorización de las instancias competentes del Ministerio de Ambiente y Energía (Minae), todo obstáculo, situado en el derecho de vía legalmente constituido, incluyendo las áreas de protección de ríos y quebradas que se encuentren en el derecho de la vía pública, sin que ello signifique transgresión a la normativa ambiental.

Para el aprovechamiento de los árboles que afecten el derecho de vía, deberán realizarse los trámites regulados ante instancias competentes del Ministerio de Ambiente y Energía.

Los entes públicos competentes para la ejecución de obras de mantenimiento y mejoramiento de la red vial cantonal o nacional, previo al inicio de la obra, deberán comunicarlo a las instancias competentes del Ministerio de Ambiente y Energía, a efectos de que lleve el registro de las obras correspondientes, y serán responsables de las acciones que se realicen en atención del presente artículo.

Rige a partir de su publicación.

Marolin Azofeifa Trejos

David Gourzong Cerdas

Carmen Chan Mora

Paola Valladares Rosado

Luis Fernando Chacón Monge

Luis Ramón Carranza Cascante

Dragos Dolanescu Valenciano

María Vita Monge Granados

Walter Muñoz Céspedes
Diputados y diputadas