

**ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA**

**COMISIÓN PERMANENTE ESPECIAL DE ASUNTOS MUNICIPALES  
Y DESARROLLO LOCAL PARTICIPATIVO**

**TRASLADO DE LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA  
RED VIAL NACIONAL PRIMARIA, SECUNDARIA Y TERCIARIA  
ESTRATEGICA AL MOPT Y LA RED SECUNDARIA NO ESTRATEGICA  
(SECUNDARIA CANTONAL), TERCIARIA NACIONAL (TERCIARIA  
CANTONAL) Y LAS RUTAS DE TRAVESIA A LOS GOBIERNOS LOCALES**

**EXPEDIENTE N.° 23.228**

**DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA**  
24 de octubre de 2023

**SEGUNDA LEGISLATURA**  
Del 1° de mayo de 2022 al 30 de abril de 2023

**PRIMER PERÍODO SESIONES ORDINARIAS**  
1° de agosto de al 31 de octubre de 2023

**ÁREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS III**  
**DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS**

## DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA

Los suscritos diputados y diputadas, miembros de la Comisión Permanente Especial de Asuntos Municipales y Desarrollo Local Participativo, rendimos en tiempo y forma el dictamen negativo de mayoría, del expediente N.º 23.228, *“Traslado de la atención plena y exclusiva de la red vial nacional primaria, secundaria y terciaria estratégica al mopt y la red secundaria no estratégica (secundaria cantonal), terciaria nacional (terciaria cantonal) y las rutas de travesía a los gobiernos locales”*, presentado a la corriente legislativa por el diputado Gilberth Jiménez Siles y otros diputados, publicado en el Diario Oficial La Gaceta N° 143 del 28 de julio de 2023, con base en los siguientes aspectos:

### A. Resumen del Proyecto

El proyecto de ley pretende transferir las competencias de la totalidad de la red vial nacional tanto al MOPT (una parte) como a los gobiernos locales (otra parte), con lo que se somete al Conavi a un cierre técnico; por lo tanto, todos los contratos de obra, suministros, servicios y cualquier otro vinculado con los objetivos del MOPT, pasarán a formar parte del patrimonio; el tema de los colaboradores, estos pasarían en una parte a la nómina del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y otra a los gobiernos locales, ya que ambos fungen como actores heredados de las competencias de lo que confiere a la red vial nacional actual.

El proyecto consta de 22 artículos y 3 transitorios, donde se destaca el objeto de la ley que transferir al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) a los gobiernos locales la atención plena y exclusiva de las carreteras primarias, secundarias, terciarias y las rutas de travesía de la red vial nacional, reguladas por la Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972. En el artículo 2 se prevé una clasificación de caminos públicos; en el artículo 3 se desarrollan las definiciones, así como la distribución de competencias legales asignadas según el artículo 4 propuesto. Igualmente, se incorpora una lista detallada de las rutas que se trasladarían a la Ministerio de Obras Públicas y Transportes en sus distintas categorías, así como también se contemplan las rutas a trasferidas a los gobiernos locales. Hay que señalar que el artículo 10 regula lo referido a los recursos financieros para la atención de las redes viales establecidas en el proyecto de ley que se analiza y por último se regulan al final del texto las reformas legales correspondientes para la aplicación normativa propuesta.

### B. Del proceso de consulta

El proyecto de ley se consultó a:

- Todas las municipalidades del país

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes
- Conavi
- Contraloría General de la República
- IFAM
- Unión Nacional de Gobiernos Locales
- Federaciones Municipales
- Asociación Nacional de Alcaldías e Intendencias
- Procuraduría General de la República
- Instituto de Formación y Desarrollo Municipal

### C. Respuestas recibidas

Institución	Fecha y Oficio	Criterio
Municipalidad de Belén	31 de octubre del 2022 Ref.6215/2022	Apoyar el proyecto de Ley
FEMO	30 de setiembre del 2022 FEMO-DE-060-2022	Este Consejo Directivo apoya el proyecto en consulta y hace la anotación de mejorar la distribución de los recursos incluyendo un porcentaje para los cantones que tienen un desarrollo turístico. Para las municipalidades de la región significa un aumento del 60% en comparación de los recursos recibidos por el concepto de mantenimiento de la red vial cantonal. Esta propuesta ayudará la atención de las rutas nacionales en lastre y de esta manera dinamizar la economía de los cantones". Acuerdo aprobado por unanimidad.
FedemuCartago	04 de octubre de 2022 DEFMC-127-2022	Nuestra consideración sobre el texto dictamino es positiva para los intereses de las corporaciones municipales que hoy integran nuestra organización, habiendo encontrado asilo jurídico en los diferentes supuestos que establece el proyecto
Municipalidad de Hojancha	05 de octubre de 2022 SCMH-448-2022	Acuerda apoyar el expediente N.º 23.228
Sarchí	11 de octubre del 2022 MS-SCM-AC-0502-2022	Conocido el oficio suscrito por el señor Mauricio Salazar Molina, Director de la Unidad de Gestión Vial, se remite criterio sobre el proyecto de ley expediente N.º 23.228:

		<p>El traslado de estas rutas hacia las municipalidades no resuelve el problema del estado actual de las vías y considero que no existe recurso suficiente para dar un mantenimiento adecuado a estas vías por el estado actual en que se encuentran dichas rutas nacionales</p>
Unión Nacional de Gobiernos Locales	13 de octubre de 2022 Oficio IP-043-10-2022	<p>Sobre este proyecto es una propuesta construida desde la Unión Nacional de Gobiernos Locales y el mismo busca una descentralización real y fortalecida, asimismo como la conservación y el mejoramiento de las carreteras definidas como primarias nacionales, secundarias nacionales estratégicas y terciarias nacionales estratégicas las cuales serían trasladadas o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes; en temas de mantenimiento, reparación y rehabilitación de la red vial secundaria nacional no estratégica (a denominarse red vial secundaria cantonal), red vial terciaria nacional no estratégica (a denominarse red vial terciaria cantonal) y rutas de travesía, busca brindar las competencias y los recursos al MOPT y a los gobiernos locales, para que estos de ahora en adelante se encarguen de todo lo referente a estas dos redes viales trascendentales para el país. El proyecto de Ley se basa asimismo en la Ley General de transferencia de competencias del Poder Ejecutivo a las Municipalidades, Ley No.8801, del mismo modo, se recomienda realizar las consultas correspondientes a las instituciones involucradas en la Ley.</p>
Municipalidad de Naranjo	17 de octubre de 2022 SM-CONCEJO-936-2022	<p>Emitir criterio favorable al proyecto de ley N.º23.228, con base en las siguientes consideraciones de hecho y derecho:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- El proyecto de ley es acorde al artículo 4 del Código Municipal, en cuanto al respeto y aplicación de la autonomía municipal política, administrativa y financiera.</li></ul>

		<p>- Al trasladar la competencia de la atención plena de las carreteras secundarias cantonales, rutas de travesía y carreteras terciarias cantonales a los gobiernos locales, podría agilizarse la atención de tales rutas ante las constantes situaciones de desmejora que se puedan presentar.</p> <p>- El proyecto de ley dispone de nuevos ingresos para que las municipalidades atiendan las carreteras secundarias cantonales, rutas de travesía y carreteras terciarias cantonales.</p>
Municipalidad de Santa Ana	12 de octubre de 2022 Transcripción de acuerdo 749-2022	<p>Este proyecto por lo antes indicado ciertamente resulta atractivo dada la necesidad de los gobiernos locales por ejercer un mayor control directo sobre el mejoramiento y mantenimiento de los sistemas viales cantonales, Santa Ana no escapa a esta realidad. [...] Carece a la fecha, de estudios técnicos que refrenden la exposición motivos, particularmente respecto de la suficiencia de las cargas impositivas que serían destinadas para sufragar los alcances previstos. Igualmente, sería importante contar con una variedad de criterios institucionales y de los propios gobiernos locales que pudieran permitir un análisis más ponderado de esta propuesta de Ley. En consecuencia</p> <p>[...]</p> <p>A partir del contenido de los artículos 126 y 157 del Reglamento de la Asamblea Legislativa. A los señores Regidores del Concejo Municipal, no manifestar su apoyo a la iniciativa de ley bajo estudio:</p>
Municipalidad de Coto Brus	25 de octubre del 2022 MCB-CM-768-2022	Se acuerda: Emitir criterio negativo proyecto de ley tramitado en el expediente N.º 23228.
Municipalidad de Turrialba	28 de octubre del 2022 Oficio N° SM-1287-2022	Es por lo anterior, que este Regidor recomienda apoyar esta iniciativa; pues

		<p>considera que el proyecto de Ley resulta positivo para el régimen municipal, ya que vendría a favorecer la atención de la red vial, haciéndola más eficiente y permitiendo tomar decisiones descentralizadas sobre la gestión vial cantonal.</p> <p>SE ACUERDA:</p> <p>Aprobar el informe presentado por el Regidor Marco Abarca Castro. Se transcribe a la Asamblea Legislativa, en respuesta a la consulta del expediente 23.228.</p>
Municipalidad de Belén	31 de octubre del 2022 Ref.6215/2022	Se acuerda por unanimidad y en forma definitivamente aprobado: Primero, avalar el oficio de la Dirección Jurídica. Segundo, apoyar el proyecto de Ley.
Municipalidad de Los Chiles	04 de noviembre de 2022 SM-1019-11-2022	El Concejo Municipal por decisión unánime acuerda: apoyar el proyecto de ley con expediente legislativo N°23.228
Contraloría General de la República	7 de diciembre 2022 DFOE-CIU-0639	<p>[...]</p> <p>Es importante resaltar que muchas municipalidades cuentan con una limitada gestión de las responsabilidades ya asignadas para dar mantenimiento y atención a la red vial cantonal.</p> <p>Al respecto, esta solución podría considerarse como una solución parcial, siendo que en el proyecto se indica que con el traslado de las competencias de conservación vial se daría un cierre técnico del CONAVI, sin embargo no solo no se distribuyen todas las funciones encomendadas a dicho Consejo, dado que se dejan por fuera la construcción de la red vial nacional, así como también no se vislumbra una solución a la problemática del sector y que esta Contraloría General ha indicado en la atención de consultas de otros proyectos de ley.</p>

		<p>Los cambios que el sector requiere, insistimos, son de carácter estructural y dada la naturaleza de las funciones que toca, el impacto para los usuarios, para la economía nacional y la dinámica social, por lo que resulta necesario el análisis de distintos escenarios de solución, identificación de riesgos, de ventajas y desventajas de los modelos considerados, aprovechamiento de la experiencia país en diferentes modelos como por ejemplo el modelo de conservación por estándares o niveles de servicio, las posibilidades de su implementación y la planificación de los cambios asociados a las modificaciones normativas, entre algunas consideraciones. Todo lo cual no se aborda en el proyecto planteado.</p> <p>Conforme a lo expuesto, es necesario un mayor análisis y sustento para determinar la viabilidad de este tipo de iniciativas, a fin de que se logre solventar la problemática de forma estructural, capitalizando las lecciones aprendidas como país y como sectores, definir una hoja de ruta que permita determinar con mayor precisión los ajustes o cambios que se requieran y que deriven en mayores eficiencias para el sector dentro de un marco de transparencia y de efectiva rendición de cuentas.</p>
--	--	--

#### **D. Audiencias recibidas**

En sesión ordinaria N.° 7 de 27 de septiembre de 2023, se aprobó moción de audiencia para recibir a la Unión Nacional de Gobiernos Locales; asimismo, en la sesión ordinaria N.° 8 de 4 de octubre de 2023, se aprobó moción para llamar a comparecer a: Asociación Nacional de Alcaldías e Intendencias, Consejo de Seguridad Vial y Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Con el fin de evitar la votación por el fondo del proyecto de ley 23.228 *(la cual es obligatoria, de acuerdo con lo que establece el artículo 80 del Reglamento de la Asamblea Legislativa cuando un proyecto de ley vence en su plazo ordinario)*, se

presentó una moción para posponer el conocimiento del expediente con el fin de realizar, en un receso, una mesa de trabajo con la Unión Nacional de Gobiernos Locales.

Debido a que la audiencia se recibió durante un receso, a través del oficio DE-E-225-09-2023, de 28 de septiembre de 2023, la Unión Nacional de Gobiernos Locales transcribe su participación, la cual se resume de la siguiente manera:

- Unión Nacional de Gobiernos Locales

*José Bernardino Rojas Méndez, presidente de la UNGL y alcalde de la Municipalidad de Buenos Aires:*

En un momento en que enfrentamos desafíos cruciales en términos de infraestructura y eficiencia gubernamental, es fundamental que consideremos una nueva visión y enfoque para abordar el tema de las carreteras.

(...)

Hemos recibido un informe de la Contraloría General de la República, que arroja luz sobre la gestión de nuestra red vial nacional. Según este informe, el Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) no ha implementado de manera efectiva una fase de seguimiento y evaluación sistematizada de las labores de conservación de nuestras carreteras. Esto significa que no se están utilizando indicadores de calidad, desempeño, costo y plazo para medir los resultados de las intervenciones viales, retroalimentar el proceso y observar los cambios relacionados con la planificación de las intervenciones.

(...)

Los gobiernos locales conocen las necesidades, como se las estoy mencionando, y fortalezas de sus comunidades y están en una posición única para gestionar eficazmente estas vías. Han demostrado su capacidad para hacerlo en el pasado, como lo evidenció el éxito de la Ley 9329, que ha permitido a las municipalidades mantener y mejorar la red vial cantonal.

(...)

Al descentralizar estas responsabilidades, no solo fomentamos una gestión más eficiente de nuestros recursos, sino que también reducimos la centralización en la toma de decisiones para maximizar la eficiencia en la utilización de los recursos. Sumado a ello, los índices de transparencia de las corporaciones municipales, así como la evaluación de impactos y la rendición de cuentas, nos brindan la confianza de que esto merece.

(..)

Una gestión descentralizada no sólo promoverá una administración más eficiente de nuestras carreteras, sino que también ayudará a reducir la carga sobre el aparato estatal, efectivamente.

(...)

Y vuelvo y reitero, yo invito a que hagamos un análisis de cuál ha sido el impacto para los cantones, para los pueblos, para las familias, poder hoy tener en las municipalidades la ejecución de estos recursos.

La descentralización de la gestión de nuestras carreteras es una propuesta que merece nuestro apoyo. Es una oportunidad para cumplir un mandato que fue dado a partir de la reforma del artículo 170 de nuestra Constitución Política, con lo que podemos permitir que los gobiernos más cercanos al pueblo tomen decisiones oportunas para sus comunidades.

*Karen Porras Arguedas, Directora Ejecutiva UNGL:*

Este cuadro pueden observar la extensión total aproximada que se estarían trasladando al MOPT, que serían de la Red Vial Primaria Nacional, de la Red Vial Secundaria Nacional Estratégica, y de la Red Vial Terciaria Nacional Estratégica, para un total de 4.130,34 km; la cual, trabajó en su determinación el señor diputado con el señor Ministro de Obras Públicas, e incluso su detalle se encuentra en el expediente legislativo que ustedes lo tienen en su poder.

## II. Red vial transferida al MOPT:

RED VIAL NACIONAL SEGÚN CLASE Y EXTENSIÓN	
CLASE	EXTENSIÓN
Red Vial Primaria Nacional	2,027.26 km
Red Vial Secundaria Nacional Estratégica	1,721.72 km
Red Vial Terciaria Nacional Estratégica	381.36 km
<b>Total</b>	<b>4,130.34 km</b>

Por su parte a los gobiernos locales les va a transferir 3.848 km, que comprenden la Red vial secundaria cantonal, la Red vial terciaria cantonal y, las rutas de travesía. Muy importantes estas rutas de travesía, verdad, porque muchas de esas no tienen un buen estado.

¿Cuáles competencias desempeñarán los gobiernos locales? Pues las mismas competencias que han demostrado ser capaces de desarrollar en la red vial cantonal, hablamos de construcción, rehabilitación, que aquí debo recordarles el estado en que asumieron nuestros municipios la red vial cantonal que, como antes les dije, estaba en muy mal estado; el mejoramiento,

la obra nueva, y dos funciones importantísimas que hoy día están en un total descuido: el mantenimiento y conservación.

En este cuadro que les muestro vemos dos escenarios, en el primero se observa que de la red vial cantonal los recursos que se trasladan aproximadamente son 127.000 millones, para atender unos 38.000 kilómetros de vías, dándonos un promedio de 3.4 millones para cada kilómetro.

### III. Red vial transferida a los gobiernos locales:

RED VIAL NACIONAL SEGÚN CLASE Y EXTENSIÓN	
CLASE	EXTENSIÓN
Red vial secundaria cantonal	1,036.23 km
Red vial terciaria cantonal	2,659.67 km
Rutas de travesía	153.02 km
<b>Total</b>	<b>3,848.91 km</b>

Para el segundo escenario se puede observar como de los 56.575 millones de colones aproximados que se estarían transfiriendo a los gobiernos locales, se emplearían para atender unos 3.840 kilómetros, dejando así un promedio aproximado de 14.8 millones por kilómetro de la red.

En este caso, la distribución del monto a transferir por los 56.575 millones devengará según los siguientes parámetros:

- Un 70% por kilómetro de la red.
- Un 30% por índice de población elaborado por el INEC.

Por lo que les expuse anteriormente y con base al análisis que se ha realizado desde la UNGL, es que la Junta Directiva nuestra tomó el acuerdo que se les hizo llegar en dar voto positivo al expediente 23.228.

- Asociación Nacional de Alcaldías e Intendencias

El pasado 4 de octubre de 2023, en sesión ordinaria N.º 8, se recibió en audiencia a los señores representantes de la Asociación Nacional de Alcaldes e Indententes, don Roberto Zoch, alcalde de Moravia; Michael Porras, alcalde de Sarchí; Jorge Alfaro, alcalde de Santa Cruz; Heriberto Cubero, alcalde de Abangares y presidente de ANAI (que no lo veo) y Yeudy Ramírez, intendente de Monteverde.

*Señor Roberto Zoch Gutiérrez:*

Quisiéramos centrarnos en las principales fuentes de financiamiento que tenemos actualmente para el mantenimiento vial. Tenemos la distribución de la 8114 y la 9329 entre el MOPT y las municipalidades. Tenemos el 50% del impuesto a la propiedad de los vehículos y los peajes no sujetos a concesiones.

Queremos centrarnos sobre este tema a discutir porque creo que es el que más notamos alertas entre las diferentes alcaldías de todo Costa Rica.

El mecanismo de distribución de estos fondos es el 70% según la extensión de la red vial de cada cantón y el 30% según el índice de población elaborado en el Instituto Nacional de Estadística y Censos, según el proyecto.

La mayor oposición que hemos encontrado a la transferencia de las calles porque, aunque tenemos, quizás, la capacidad de hacerlo, necesitamos los recursos para poder hacerlo de la forma en la que lo hemos venido realizando y realmente lo que hemos visto es una baja en las transferencias y más en la proyección hacia el año 2024.

(...)

Se aprueba una rebaja en segundo debate, casi disminuyen un 50 % de la recaudación del impuesto a la propiedad de vehículos. Esto implicaría una rebaja de los fondos que nosotros podríamos estar utilizando para el mantenimiento de la red vial.

(...)

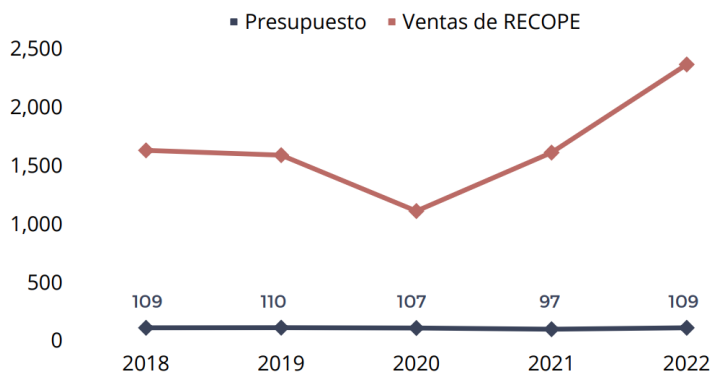
Lo otro que también nos asustó justamente en estos días es esta noticia que sale que el Gobierno prevé una caída relativa en la recaudación por el impuesto a los combustibles en el año 2024 (...) porque actualmente las calles se mantienen gracias a los hidrocarburos, prácticamente, y a los marchamos.

(...)

Tenemos proyecciones a la baja en la recaudación de los impuestos y esto afectaría el monto que nos van a transferir para atender los caminos y esto nos preocupa a los alcaldes e intendentes y a las alcaldesas y a las intendentas de Costa Rica.

## Recaudación y Presupuesto Impuesto a los combustibles

(montos en miles de millones de colones)



Fuentes: Ministerio de Hacienda y RECOPE

(...)

Básicamente, en cinco años no ha aumentado el presupuesto [transferido a las municipalidades] en nada; si ven, en el 2018 comenzamos con ciento nueve mil millones y al 2022 estamos en ciento nueve mil millones. Eso significa que en cinco años no hemos tenido un crecimiento de los ingresos para poder mantener las redes viales y aun así lo estamos haciendo. Pero nos preocupa más que las ventas de Recope sí crecen prácticamente de forma exponencial y a nosotros se nos sigue presupuestando lo mismo que hace cinco años.

Nadie nos da explicaciones a nosotros de por qué se venden más hidrocarburos, pero no se nos transfieren más dinero para para mantener la red vial municipal y no sabemos qué está pasando con la nacional porque realmente es un desastre.

(...) Cuando hablamos de desarrollo para Costa Rica y en esta Comisión de Asuntos Municipales, tenemos que ver que el desarrollo a través de las municipalidades está en poder darles no solo las competencias, sino las capacidades para poder atender esto de forma efectiva y lo hemos demostrado.

(...) no necesariamente la extensión de una red vial va a determinar la cantidad de plata que hay que invertirle. No es lo mismo diez kilómetros en una zona alejada, en una zona rural, en donde transitan mil, dos mil carros diarios, que diez kilómetros, dentro del GAM, en donde pueden transitar entre veintidós mil y cuarenta mil carros al día. Definitivamente la cantidad de mantenimiento que una y otro requiere son diametralmente diferentes, y esto no se está considerando en ninguna parte y nosotros sí queremos hacérselo

ver, especialmente al señor proponente del proyecto, que conoce bastante bien nuestra realidad.

Lo segundo es conformar un solo fondo para la atención de vías a cargo de las municipalidades y así reducir los procesos de presupuestación, solicitud y liquidación de fondos. ¿A qué me refiero? Con el proyecto de ley, nosotros actualmente estaríamos manejando dos fondos, ¿verdad?, si se diera; estaríamos manejando dos fondos para la atención y mantenimiento de la red vial cantonal. Una, que es lo que ya tenemos con la 8114 y 9329, que nos dan la potestad de invertir esos recursos, como ustedes ya lo conocen, según estas leyes, pero se estaría creando otra ley que no nos permitiría, o sea, tendríamos que estar haciendo por ejemplo presupuestación liquidación de fondos de dos leyes diferentes y eso la verdad que, para las unidades ejecutoras, para las unidades técnicas de gestión vial, especialmente de municipalidades no tan grandes se complica.

(...)

Terminamos con esta reflexión. Cuando hay recursos, las municipalidades ya hemos demostrado poder ejecutarlos para el mantenimiento de la red vial cantonal de forma eficiente, pero ¿cómo vamos a asegurar la transferencia de recursos en un país que se mueve cada vez más hacia la descarbonización y movilización eléctrica?

(...) los alcaldes e intendentes no estamos de acuerdo en que se nos transfiera esto, porque al fin y al cabo ya existe los dineros y la recaudación para dar el mantenimiento. Lo que queremos es que haya justicia y que si se nos transfieran las calles y la red vial se nos transfieran los mismos recursos que ya están destinados como ingresos para darle el mantenimiento a ellos.

- MOPT y Conavi

En razón de las limitaciones de tiempo del señor Luis Amador Jiménez para comparecer durante la sesión que fue convocado, los diputados integrantes de la Comisión, de buena fe, acordaron realizar un receso en la sesión ordinaria N.º 8 de 4 de octubre de 2023, para recibirlo y escuchar sus observaciones en relación con el expediente 23.228; sin embargo, por la naturaleza del receso, su disertación no quedó constando en el acta ni en el audiovisual que se transmitió por redes sociales.

Pese a lo anterior, el señor Amador suministró una serie de diapositivas que utilizó en su exposición, dentro de las cuales solicitó el archivo del expediente por las siguientes razones:

## No se requiere proyecto de ley

- En el mes de junio 2022, el ministro solicita de manera verbalmente realizar una evaluación a la RVN, para definir las rutas que se pueden trasladar a la RVC.
- En el mes de octubre del 2022, la SPS entrega el informe MOPT-01-06-01-022-2022 titulado “Evaluación de la Conveniencia Estratégica de las rutas de la Red Vial Nacional, para determinar las rutas a mantener en el Registro de la Red Vial Nacional de Costa Rica”.
- El 02 de noviembre del 2022, mediante oficio DAJ-2022-6278, la Dirección de Asesoría Jurídica del MOPT, brinda un dictamen de recomendación al informe.
- En ese mismo mes, se inicia un proceso conjunto de trabajo entre la SPS y la Dirección de Asesoría Jurídica, para definir los criterios para la identificación de las Carreteras Nacionales.

## Críticas al proyecto actual

### Obvia Principios ciencia y técnica:

- No hay criterio técnico para la clasificación explícita presentada de red nacional o cantonal
- Artículo 5 que establece porcentajes del destino único de la 8114 no muestra si estos son **suficientes o no** para el buen mantenimiento de la red vial.

**Ambiguo:** Genera clasificación confusa que genera ambigüedades.

**Rigido:** La clasificación explícita en una ley **obliga a reforma de ley para ajustes a futuro**

**Debilita al MOPT** (Artículo 9 del proyecto):

*El MOPT colaborará y **transferirá a solicitud expresa de ... bienes instalados para el procesamiento de asfalto, materiales remanentes, material perfilado, maquinaria y equipo para la construcción y conservación de la red vial cantonal y nacional. Lo anterior, sin que estas transferencias queden afectas al presupuesto otorgado por la Ley N.º 8114....***

**Genera vacío funcional:** Se propone la **derogación de la Ley N°7798** (CONAVI), sin prever como reintegrar sus funciones.

**Contradictorio:** La formula de calculo de distribución de recursos (8114) sigue viva pero fuerza porcentajes

**Omisio:** Falencia de Sistemas de Gestión de Activos viales como **habilitador de capacidad de gestión y condicionante para la transferencia.**

### **E. Informe de Servicios Técnicos**

Los miembros de la subcomisión rinden este informe en tiempo y forma, con el fin de cumplir con lo que establece el artículo 80 del Reglamento de la Asamblea Legislativa, para permitir que el proyecto avance en su trámite. Dado lo anterior, se hace la observación de que, al momento de la firma del presente informe, no constó en el expediente ni en el Sistema Legislativo el estudio del Departamento de Servicios Técnicos.

### **F. Consideración final**

Pese a que el proyecto señala una problemática sensible a nivel nacional, en virtud de los señalamientos técnicos que realizó tanto la Contraloría General de la República como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Asociación Nacional de Alcaldías e Intendencias de Costa Rica, se determinó que el proyecto requería un replanteamiento que solo se podría dar en una nueva propuesta de ley, a fin de que se logre solventar la problemática de forma estructural, capitalizando las lecciones aprendidas como país y como sectores, definir una hoja de ruta que permita determinar con mayor precisión los ajustes o cambios que se requieran y que deriven en mayores eficiencias para el sector dentro de un marco de transparencia y de efectiva rendición de cuentas.

### **G. Recomendación**

Tomando en cuenta el anterior razonamiento de oportunidad y conveniencia, planteado en el trámite de esta iniciativa, los diputados que suscriben el presente dictamen recomiendan el archivo de la iniciativa de ley, bajo el expediente N° 23.228.

DADO EN LA EN LA SALA DE SESIONES DEL ÁREA DE COMISIONES  
LEGISLATIVAS III, EN SAN JOSÉ A LOS VEINTICUATRO DÍAS DEL MES DE  
OCTUBRE DEL AÑO DOS MIL VEINTITRES

Olga Morera Arrieta

Ariel Robles Barrantes

Danny Vargas Serrano

Waldo Agüero Sanabria

Horacio Alvarado Bogantes  
**DIPUTADA Y DIPUTADOS**

Parte expositiva: Mauren Pereira Guzmán