

**Ley para la Asignación Operativa de los
Proyectos de la Infraestructura Vial
al Instituto Costarricense de Energía (ICE)**

Exposición de motivos

El presente proyecto es una apuesta por la democracia directa y la participación ciudadana. Cuando los poderes constituidos no han logrado resolver una deuda estructural del Estado con su población —como lo es la crisis de la red vial nacional— el pueblo debe poder ejercer su poder constituyente originario, en una de sus más altas categorías: la participación ciudadana mediante el referéndum. Este referéndum representa no solo una decisión técnica, sino una afirmación política de que el país puede —y debe— volver a tener una visión estratégica de desarrollo, donde el Estado tenga un papel activo, eficiente, planificador y soberano.

El proyecto que se somete a la consulta popular no es un rediseño burocrático, sino una apuesta estructural con visión de país, orientada a devolver a la obra pública su carácter de bien común. Es una propuesta constitucionalmente legítima, políticamente necesaria y técnicamente viable. Por estas razones, se somete esta iniciativa a la consideración soberana del pueblo costarricense, con la convicción de que es un paso firme y legítimo hacia la recuperación del desarrollo nacional, el fortalecimiento del Estado Social de Derecho y la realización del principio republicano de bienestar colectivo.

Costa Rica enfrenta desde hace décadas una profunda crisis en su infraestructura vial, reflejo de un modelo institucional fragmentado, financieramente limitado y políticamente desarticulado. A pesar de los ingentes esfuerzos y recursos invertidos a lo largo de los años, el país no ha logrado superar el rezago acumulado en materia de conectividad terrestre, lo que repercute directamente en la competitividad nacional, el desarrollo regional, la seguridad vial y la calidad de vida de millones de personas. Esta situación, lejos de ser un problema técnico aislado, constituye una expresión crítica de las limitaciones estructurales del aparato estatal para atender, de forma eficiente y estratégica, una función esencial del bien común: la movilidad.

Frente a este panorama, el presente proyecto de ley se concibe como una propuesta de rescate del interés público en la gestión de la obra vial. No se trata de una respuesta coyuntural ni de una reforma parcial, sino de una visión integral que recoge las lecciones del pasado y proyecta una institucionalidad capaz de dar respuesta al reto del siglo XXI. La apuesta se centra en un modelo de rectoría pública fuerte, planificación estratégica, ejecución técnica eficiente, financiamiento sostenible y rendición de cuentas como ejes articuladores de una nueva política de infraestructura.

Para ello, se propone la asignación específica de funciones operativas y la responsabilidad ejecutora en materia de infraestructura vial nacional al Instituto Costarricense de Energía (ICE), aprovechando su probada capacidad operativa, su arraigo territorial y su prestigio institucional. Esta decisión responde no solo a razones de eficiencia, sino a una lógica de continuidad histórica, donde el ICE —

como institución pública emblemática— ha demostrado que el Estado costarricense es capaz de transformar estructuralmente la realidad nacional cuando actúa con visión, planificación y compromiso social.

A continuación, se desarrolla una exposición de motivos dividida en diez secciones analíticas que abordan, desde distintos ángulos, el diagnóstico, las causas estructurales, el marco jurídico, la experiencia internacional, el papel del ICE, las fuentes de financiamiento, los obstáculos normativos, la transición institucional y la legitimidad democrática del proyecto. Este análisis integral constituye el fundamento sustantivo, político y jurídico de la propuesta normativa que se somete a la consideración del pueblo costarricense.

I. Diagnóstico general del estado vial

El estado de la infraestructura vial en Costa Rica evidencia un rezago estructural que se extiende por décadas y que hoy se manifiesta en colapso vehicular, ineficiencia logística y profundización de desigualdades territoriales. Según datos consolidados del LANAMME-UCR y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el país cuenta con aproximadamente 35 330 kilómetros de red vial, de los cuales poco más de 8 600 km están pavimentados. La red nacional primaria —que concentra las rutas troncales, estratégicas y de alta capacidad— abarca unos 7 775 kilómetros, mientras que la red cantonal, bajo responsabilidad municipal, supera los 29 000 kilómetros. Esta distribución refleja no solo una carga técnica desigual, sino también una evidente falta de articulación nacional en materia de planificación y mantenimiento.

Los informes más recientes de evaluación vial, particularmente el EIC-LANAMME-INF-1532-2023, que analiza la red nacional pavimentada entre 2022 y 2023, revelan hallazgos contundentes. En términos estructurales —es decir, la capacidad del pavimento para soportar cargas pesadas— el 91,7 % de los kilómetros evaluados presenta deflexiones bajas, lo cual sugiere que la estructura básica no está colapsada. Sin embargo, el verdadero problema se encuentra en la funcionalidad y seguridad de la superficie. Solo un 9,3 % de las carreteras evaluadas posee un índice de regularidad internacional (IRI) óptimo, mientras que un 28,6 % se halla en estado deficiente o muy deficiente. Esto significa que, si bien muchas rutas pueden sostener el peso del tránsito, lo hacen con un nivel de confort y seguridad inaceptable.

Aún más preocupante es el hallazgo relacionado con la adherencia superficial de la red vial: más del 70 % de las rutas evaluadas presentan bajos niveles de fricción, lo que representa un riesgo latente para la seguridad de los conductores, especialmente en condiciones de lluvia. Incluso las rutas de alta capacidad —que en su mayoría muestran buena condición estructural— evidencian deficiencias críticas en adherencia y superficie de rodamiento.

Esta situación ha llevado a que, según la clasificación técnica de “notas Q” utilizada por LANAMME, únicamente un 10 % de las rutas puedan considerarse en condiciones óptimas. Un 71 % requiere intervención en modalidad de mantenimiento preventivo, mientras que otro 21 % necesita acciones correctivas de

recuperación superficial, como bacheo, reciclaje o repavimentación. Solo un 1 % de la red requiere intervención estructural mayor, lo que confirma que el país no enfrenta un colapso generalizado del pavimento, sino una alarmante falta de preservación, mantenimiento periódico y gestión activa de activos viales.

Lo anterior evidencia una paradoja: Costa Rica no necesita reconstruir su red vial desde cero, sino mantenerla de forma sistemática, técnica y planificada. Para ello se requiere una institucionalidad robusta, con competencias claras, recursos garantizados y una visión de país que entienda la infraestructura como motor del desarrollo territorial, de la productividad nacional y de la equidad social.

En conclusión, el diagnóstico es claro: el país cuenta con una red vial estructuralmente salvable, pero funcionalmente deficiente. La prioridad legislativa debe centrarse en crear una arquitectura normativa e institucional que garantice planificación estratégica, financiamiento sostenido y ejecución eficiente, priorizando criterios técnicos y territoriales. El deterioro acumulado no es solo un asunto de ingeniería: es un problema político que exige voluntad, visión de Estado y compromiso con el bienestar colectivo.

La fragmentación de intereses, la captura del aparato público por sectores privilegiados y una cultura de mediocridad institucional han desplazado la visión de país y de bien común, sustituyéndola por agendas particulares. La crisis de infraestructura no es solo un problema técnico o financiero: es una señal del agotamiento de un modelo de Estado que renunció a planificar el futuro, y que debilitó deliberadamente su capacidad de ejecución.

II. Causas estructurales del rezago

Las causas del rezago vial en Costa Rica no son circunstanciales ni recientes. Se trata de un fenómeno estructural que obedece a décadas de debilidad institucional, dispersión de competencias, limitaciones técnicas, falta de continuidad política y una visión fragmentada del desarrollo territorial. Si bien el país ha invertido esfuerzos en ampliar y modernizar su red vial, estos han sido aislados, dependientes de ciclos políticos y carentes de una conducción estratégica sostenida en el tiempo.

Uno de los principales problemas ha sido el financiamiento insuficiente y errático. Aunque el impuesto único a los combustibles fue creado precisamente para sostener la infraestructura vial nacional, su uso ha sido desviado o diluido entre múltiples fines, y el porcentaje del PIB destinado a infraestructura apenas ronda el 1,2 %, muy por debajo del estándar internacional recomendado del 3,5 %. La dependencia de endeudamiento externo —a través de préstamos de organismos multilaterales— ha servido más para parchar que para transformar estructuralmente el sistema vial, sin generar capacidades internas ni soberanía técnica para sostener lo construido.

En segundo lugar, la fragmentación institucional es crítica. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME-UCR), los

gobiernos locales, la Contraloría General de la República y órganos ambientales como SETENA participan todos del proceso, pero sin una autoridad central capaz de articular visión, ejecución y control. Esta multiplicidad de actores genera duplicidades, contradicciones y, sobre todo, una gran tramitomanía que vuelve lento o bloquea decisiones estratégicas.

Además, se ha evidenciado una débil capacidad operativa del Estado para ejecutar obras de forma directa. La práctica recurrente ha sido la externalización total de las soluciones, bajo modelos de concesión o fideicomisos gestionados desde bancos comerciales o consorcios internacionales, lo que ha debilitado aún más la posibilidad de contar con una plataforma pública con autonomía técnica y alta especialización en infraestructura. En lugar de fortalecer un brazo ejecutivo nacional, se ha optado por delegar la inversión pública en terceros, perdiendo control y capacidad de respuesta.

A esto se suma la falta de planificación estratégica de largo plazo, condicionada por los cambios de gobierno cada cuatro años. Las obras que se ejecutan responden más al criterio de inmediatez política o de presión mediática, que a una política de Estado orientada por criterios técnicos, sociales, productivos y territoriales. Esto ha derivado en un sistema en que muchas intervenciones se hacen tarde, mal y sin continuidad, lo que encarece el mantenimiento y provoca nuevas pérdidas en lugar de resolver los rezagos.

Frente a este panorama, diversos sectores técnicos y académicos han planteado la urgencia de crear una autoridad nacional especializada en infraestructura vial, con independencia operativa, estabilidad presupuestaria y alta capacidad de planificación y ejecución. Una entidad que no nazca desde cero, sino desde una plataforma pública con décadas de experiencia en grandes obras de conectividad, energía y telecomunicaciones, y que ya cuente con personal técnico calificado, presencia territorial y cultura institucional de servicio público. Una plataforma que pueda hacer de la infraestructura vial un componente articulado del desarrollo nacional, no un problema recurrente del que todos se quejan, pero nadie resuelve.

Esta autoridad, para ser eficaz, debería reunir competencias hoy dispersas, coordinar estratégicamente con entes fiscalizadores y ambientales, y operar con visión territorial, no solo metropolitana. Debería tener la capacidad de formular, diseñar, ejecutar y mantener obras públicas con criterios de sostenibilidad, seguridad y equidad. Y, sobre todo, debería representar un cambio de paradigma: que el Estado no sea un mero supervisor de concesionarios, sino nuevamente protagonista del desarrollo nacional mediante un brazo ejecutivo robusto y técnicamente solvente.

El país ya cuenta con instituciones públicas que han demostrado, a lo largo de su historia, que cuando se les otorgan los recursos y la visión adecuada, pueden liderar procesos de modernización estructural en beneficio del interés general. Tal vez no haga falta inventar algo nuevo, sino confiar en lo que ya existe, reorganizarlo estratégicamente y devolverle el lugar que nunca debió perder.

III. Marco legal relevante

El marco legal que regula la infraestructura vial en Costa Rica ha sido construido de forma fragmentada, muchas veces reactiva, sin una arquitectura jurídica coherente que garantice continuidad, articulación institucional ni sostenibilidad en la planificación, financiamiento y ejecución de las obras públicas. A pesar de que existen normas relevantes con objetivos loables, en la práctica han demostrado limitaciones significativas que impiden al país superar el rezago estructural que afecta su red vial nacional y cantonal.

Entre las principales leyes vigentes destaca la Ley N.º 8114, que reformó el impuesto único a los combustibles y lo destinó a la atención y conservación de la red vial. Esta ley estableció la base financiera del sistema, pero con el paso del tiempo su estructura ha sido debilitada por el desvío de fondos, la rigidez del sistema presupuestario y la falta de mecanismos que aseguren su uso exclusivo para infraestructura. Además, aunque creó el Programa de Conservación Vial con asignaciones a las municipalidades, nunca estableció una autoridad nacional coordinadora con poder real de dirección técnica sobre el sistema vial.

Por su parte, la Ley N.º 7798 sobre concesión de obra pública con servicios públicos, si bien abrió la posibilidad de atraer inversión privada, lo hizo sin dotar al Estado de las capacidades institucionales necesarias para planificar, supervisar y negociar en condiciones de igualdad con los concesionarios. Esto generó una asimetría funcional que se ha traducido en contratos onerosos, pérdida de soberanía tarifaria y escasa capacidad de reacción ante incumplimientos. La concesión, lejos de ser una herramienta estratégica del Estado, se ha convertido en una salida forzada ante la incapacidad operativa del aparato estatal, sin que se fortaleciera una alternativa pública robusta que pueda ejecutar directamente.

La Ley N.º 9329, que intentó reforzar la autonomía del CONAVI, se ha mostrado insuficiente. El CONAVI carece de una plataforma ejecutiva sólida, opera con dependencia funcional del MOPT y sin margen institucional para planificar obras a largo plazo. Su debilidad ha quedado en evidencia no solo en la lentitud de la ejecución, sino en su incapacidad para liderar una política nacional de infraestructura con visión de Estado.

Otro problema recurrente ha sido el de las expropiaciones y permisos ambientales. La tramitomanía legal, la dispersión normativa y la falta de criterios técnicos vinculantes han hecho que proyectos estratégicos se vean detenidos por años. No existe una ley marco que articule debidamente a SETENA, MIVAH, MOPT, MEIC, INCOFER y otras instituciones con capacidad de acción sobre obras públicas, lo cual deja a cada proyecto atrapado en una maraña de procedimientos sin autoridad coordinadora.

En materia de jurisprudencia, la Sala Constitucional ha reiterado la prevalencia del principio de legalidad, la protección del ambiente y el debido proceso, pero ha dejado un vacío en cuanto al reconocimiento del derecho a una infraestructura vial digna como componente esencial del derecho al desarrollo, a la movilidad, a la seguridad vial y a la igualdad territorial. Este vacío debe ser llenado por una nueva normativa que consolide el marco constitucional con una perspectiva de derechos y eficiencia institucional.

La sumatoria de estos vacíos, rigideces y contradicciones no solo evidencia la obsolescencia del esquema normativo vigente, sino que prepara el terreno para una reforma estructural que reorganice el sistema nacional de infraestructura vial. Esa reforma debe abordar no solo aspectos técnicos y financieros, sino también institucionales. Y es aquí donde este proyecto apunta a una transformación de fondo: la creación de un nuevo marco jurídico que, en lugar de multiplicar entes sin capacidad de ejecución, habilite una autoridad nacional con respaldo legal, capacidad operativa y visión integral de desarrollo.

Esta nueva normativa no tiene que partir de cero. Costa Rica cuenta con una institución pública con amplia experiencia en la ejecución de grandes obras de infraestructura, presencia territorial en todo el país, personal técnico calificado, cultura organizacional de servicio y alta legitimidad histórica: una institución que ha sido pilar del desarrollo energético, de las telecomunicaciones y de la integración territorial. Aprovechar esa plataforma ya existente, dotarla de competencias específicas en el ámbito vial y reorganizarla legalmente como brazo técnico del Estado en esta materia, no solo es viable sino estratégicamente necesario.

El objetivo de esta reforma es claro: articular lo disperso, ejecutar lo planificado, supervisar con rigor, y recuperar para el Estado la capacidad real de desarrollar infraestructura estratégica sin depender exclusivamente del capital privado. En ese horizonte se inscribe este proyecto, que no propone sumar otra entidad inoperante, sino darle sentido público a una función estratégica que hoy está huérfana de conducción estatal eficaz.

IV. Experiencias y deficiencias en ejecución

Los antecedentes de ejecución de obras viales en Costa Rica constituyen un testimonio elocuente de las limitaciones del modelo actual. Lejos de ser hechos aislados, los múltiples fracasos, demoras, sobrecostos y conflictos contractuales documentados a lo largo de las últimas dos décadas reflejan un patrón estructural: el Estado costarricense ha perdido su capacidad de planificar y ejecutar infraestructura vial con solvencia técnica, eficiencia administrativa y control público efectivo.

Casos paradigmáticos como la Ruta 27, concesionada a una empresa extranjera bajo condiciones contractuales desventajosas, muestran cómo el Estado se replegó de la gestión de infraestructura estratégica y entregó —sin salvaguardas suficientes— la operación de una vía vital a intereses privados. El resultado ha sido una carretera congestionada, con tarifas elevadas, y un modelo inflexible que impide al Estado intervenir siquiera en situaciones de emergencia sin negociar previamente con el concesionario.

Otro ejemplo evidente es la Ruta 32, cuya ampliación ha estado marcada por múltiples retrasos, renegociaciones, conflictos con comunidades locales y problemas ambientales. La gestión del contrato, la supervisión técnica y la coordinación institucional han sido deficientes desde el inicio, revelando una falta de liderazgo estatal que impida improvisaciones y garantice cumplimiento de cronogramas y estándares.

La Circunvalación Norte, aunque hoy en fase de conclusión, pasó años atrapada por expropiaciones mal gestionadas, cambios en los diseños, y una lentitud institucional que convirtió un proyecto de interés nacional en una promesa postergada. De igual modo, proyectos como el corredor vial San Ramón–San José y San Ramón-Sifón-La Abundancia- Ciudad Quesada han evidenciado el costo político de la falta de credibilidad del Estado como ejecutor, al punto que las comunidades organizadas han preferido mecanismos cooperativos antes que confiar en la institucionalidad vigente.

Todas estas experiencias —sistemáticamente documentadas por la Contraloría General de la República, el LANAMME-UCR y múltiples informes técnicos— permiten extraer al menos tres lecciones claras:

- El modelo concesionario no sustituye una política pública de infraestructura. Donde el Estado no tiene capacidad técnica ni voz negociadora fuerte, las concesiones derivan en subordinación contractual, tarifas abusivas, obras inacabadas y falta de control social.
- La ejecución fragmentada y la carencia de una autoridad central impiden la continuidad y eficiencia de los proyectos. Las obras no se retrasan solo por falta de dinero, sino por ausencia de planificación articulada, deficiencias técnicas en la formulación de proyectos y una tramitología paralizante.
- El país necesita recuperar una capacidad pública real de ejecución, con presencia técnica en el territorio, experiencia acumulada en obras de gran escala, y compromiso con el interés general.

En este sentido, resulta natural preguntarse por qué Costa Rica insiste en diseñar figuras nuevas o importar modelos extranjeros, cuando cuenta con una institución pública que, por más de siete décadas, ha ejecutado exitosamente redes complejas de infraestructura en todo el país, conectando regiones, llevando desarrollo, y demostrando que el Estado puede ser eficiente cuando actúa con visión, recursos y mística de servicio.

A diferencia de las entidades viales existentes, esta institución no ha dependido del calendario electoral para sostener su rumbo estratégico. Ha planificado a décadas vista, ha acumulado recursos humanos calificados, ha incorporado innovación tecnológica y ha mostrado solvencia operativa en condiciones complejas. Su capacidad de articular proyectos de conectividad energética, telecomunicaciones, redes subterráneas y obras civiles la posiciona como una plataforma funcionalmente apta para asumir, reorganizada mediante ley, la conducción nacional de la infraestructura vial.

Estas experiencias de ejecución —en su mayoría fallidas bajo el actual modelo— no deben alimentar el pesimismo, sino servir como fundamento para rediseñar la arquitectura estatal. Lo que se requiere no es solo una reforma institucional, sino una reconversión estratégica del aparato público, que devuelva al Estado el papel de garante y ejecutor de las condiciones materiales del desarrollo nacional. Y en esa ruta, no partir de cero, sino fortalecer lo que ha funcionado, parece no solo sensato, sino urgente.

V. Institucionalidad técnica y de fiscalización

Uno de los elementos más críticos en el rezago vial costarricense es la debilidad del aparato técnico y de fiscalización del Estado. Si bien el país cuenta con instituciones con funciones especializadas en supervisar, evaluar y controlar la red vial, ninguna de ellas posee hoy las capacidades integradas para formular, ejecutar y garantizar la continuidad de una política nacional de infraestructura. La arquitectura institucional actual está diseñada más para reaccionar que para conducir, más para alertar que para intervenir.

El Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME-UCR), creado mediante la Ley N.º 8114, ha sido un actor fundamental en la generación de conocimiento técnico sobre el estado de la red vial nacional. Sus informes periódicos ofrecen diagnósticos detallados sobre el estado estructural y funcional del pavimento, el comportamiento de puentes, la calidad de los materiales utilizados y la necesidad de mantenimiento preventivo. Sin embargo, sus recomendaciones no son vinculantes, lo que limita su impacto real sobre la toma de decisiones. El país invierte en diagnósticos, pero no en la capacidad de ejecutar lo que dichos diagnósticos recomiendan.

La Contraloría General de la República, por su parte, ha sido consistente en señalar las deficiencias en planificación, ejecución y control de las obras viales. Sus informes alertan sobre sobrecostos, contratos mal formulados, procesos licitatorios fallidos y ausencia de seguimiento. No obstante, su rol se limita al control posterior y a la imposición de sanciones administrativas, sin herramientas operativas para incidir directamente en el diseño y ejecución de la infraestructura pública.

El CONAVI, que debería ser la entidad responsable de implementar la política vial del país, se ha mostrado técnicamente debilitado, políticamente vulnerable y operativamente desbordado. Su dependencia funcional del MOPT, su escasa autonomía y su limitada capacidad de acción en el territorio lo convierten más en un gestor burocrático que en un ente ejecutor. Tampoco cuenta con músculo técnico propio, lo que lo obliga a tercerizar casi todas sus funciones, desde estudios preliminares hasta fiscalización de obra, debilitando así la responsabilidad institucional directa del Estado.

En este contexto, resulta cada vez más evidente la necesidad de una entidad nacional con capacidad técnica, ejecutiva y estratégica para conducir integralmente el sistema vial costarricense. Una entidad que no solo interprete informes, sino que actúe sobre ellos. Que no dependa de contratistas para ejecutar, sino que posea plataformas propias de diseño, supervisión y ejecución de obra. Que no se disuelva con los cambios de gobierno, sino que planifique a largo plazo, con autonomía operativa y responsabilidad pública.

Costa Rica no carece de talento técnico. Lo tiene. Pero lo tiene disperso, desaprovechado o subordinado a procesos ineficaces. Reorganizar esa capacidad bajo un mismo techo institucional, con presencia territorial, experiencia comprobada y cultura organizacional centrada en el servicio público, no solo es posible, sino urgente. Y hay antecedentes: el país ya logró esta articulación en sectores como

energía y telecomunicaciones, donde la planificación estatal, la ejecución técnica y el control social convergieron con éxito en una única entidad pública, generando modelos eficientes, sostenibles y soberanos.

El rediseño de la institucionalidad vial no debe limitarse a crear una nueva dependencia. Debe ser un proceso de reconversión institucional, donde lo existente se reorganice con criterio estratégico. Una institución que ya haya demostrado capacidad de ejecución territorial, infraestructura operativa, manejo de proyectos complejos y compromiso con el desarrollo nacional puede —bajo una ley especial y con nuevas competencias— asumir esta tarea como parte de una visión integral del desarrollo nacional. Las capacidades están ahí. Solo hace falta una decisión política que las articule en beneficio del país.

VI. Propuestas y criterios técnicos relevantes

La superación del rezago vial costarricense no puede lograrse únicamente mediante inyecciones puntuales de presupuesto, ni con la firma de nuevos contratos aislados de ejecución. Se requiere una transformación profunda del enfoque con que el Estado concibe, planifica, construye y mantiene su infraestructura. En ese sentido, toda propuesta eficaz debe partir de una redefinición estratégica del sistema vial como un componente estructural del desarrollo nacional, y no como un servicio secundario sujeto a vaivenes presupuestarios o presiones electorales.

Una política pública moderna en esta materia debe regirse por criterios técnicos sólidos, institucionalidad confiable, mecanismos de planificación integrados, financiamiento sostenible y ejecución profesionalizada. Es decir, debe abandonar la lógica del “proyecto suelto” y pasar a un enfoque de sistema nacional de infraestructura vial. Para ello, las siguientes líneas de reforma resultan fundamentales:

- Creación de una Autoridad Nacional de Infraestructura Vial, con autonomía técnica y financiera, personalidad jurídica instrumental y patrimonio propio, capaz de coordinar, planificar, contratar, ejecutar y fiscalizar obras en todo el territorio nacional. Esta autoridad debe contar con presencia regional, una estructura funcional sólida y competencias para actuar en todo el ciclo de vida de una obra vial: desde la formulación de preinversión hasta el mantenimiento de largo plazo.
- Adopción de un Sistema Nacional de Planificación Vial, que incluya mecanismos de priorización técnica con base en criterios como: impacto social, densidad de tránsito, productividad regional, conectividad territorial, riesgos climáticos y equidad social. Las obras deben responder a un plan maestro nacional, no a presiones políticas de coyuntura.
- Integración de capacidades técnicas existentes, mediante la reorganización y fortalecimiento de plataformas públicas ya consolidadas. El país no necesita improvisar entes nuevos, sino potenciar instituciones que han demostrado experiencia comprobada en ejecución de obras complejas, manejo presupuestario transparente, supervisión técnica rigurosa y gestión

territorial operativa. La reutilización estratégica de esa capacidad instalada permitiría comenzar a resolver el rezago con mayor rapidez y menor costo.

- Financiamiento multifuente y sostenible, con una reforma del uso del impuesto único a los combustibles, complementado por fideicomisos públicos regulados, alianzas con gobiernos locales y recursos extraordinarios para atender zonas vulnerables o proyectos estratégicos. Se requiere blindar legalmente los fondos viales y evitar su desvío hacia otros fines.
- Política de mantenimiento predictivo y preventivo, que garantice que las obras nuevas no repitan el ciclo de deterioro prematuro. Esto implica planes de conservación periódica, inventarios georreferenciados de activos viales, uso de sensores y tecnología para seguimiento, y un sistema de indicadores de desempeño público auditables por la ciudadanía.
- Participación ciudadana y control social efectivo, mediante mecanismos de rendición de cuentas accesibles, plataformas de denuncia ciudadana, publicación abierta de presupuestos, cronogramas y avances de obra, así como auditorías cruzadas entre entes públicos y sociedad civil organizada.
- Reorganización del ecosistema institucional, mediante la transferencia legal, ordenada y técnica de competencias desde entes dispersos hacia una entidad única, capaz de articular los componentes de planificación, ejecución y supervisión. Esa entidad debe estar dotada de cuerpo técnico propio, independencia funcional, estructura regionalizada y facultades legales para actuar con agilidad operativa.

En este punto resulta evidente que la construcción de esta nueva institucionalidad no debe recaer en estructuras debilitadas por décadas de inercia, ni en entes creados ad hoc sin arraigo territorial. La lógica estratégica indica que el país debe aprovechar una plataforma pública ya consolidada, que cuente con: experiencia en ejecución de redes de infraestructura crítica, alta reputación institucional, recursos técnicos y operativos distribuidos en todo el territorio nacional, y una cultura organizacional con vocación de servicio público.

Existen precedentes que lo permiten. En Costa Rica, un modelo de esta naturaleza ya ha sido aplicado con éxito en áreas clave como la energía eléctrica, la electrificación rural, las telecomunicaciones y el desarrollo de infraestructura nacional de alto impacto. Las mismas capacidades que una vez electrificaron al país y conectaron digitalmente regiones enteras, hoy pueden —bajo un nuevo marco legal— convertirse en el brazo ejecutor del sistema nacional de infraestructura vial, con autonomía técnica, legitimidad histórica y orientación al bien común.

Lo que se propone, entonces, no es una vuelta al centralismo, ni una reedición del viejo modelo burocrático, sino una reinención estratégica del papel del Estado, que ponga nuevamente en manos del sector público la conducción de obras que son vitales para la soberanía, la equidad territorial y la productividad nacional. No por ideología, sino por eficacia.

VII. Fuentes de financiamiento sostenibles

Uno de los nudos estructurales que impide avanzar en la modernización de la red vial costarricense es la inestabilidad financiera del sistema, producto tanto de la falta de planificación como de la precariedad de los mecanismos de captación y gestión de recursos. Si bien el país cuenta con fuentes legales que destinan recursos al mantenimiento vial —como el impuesto único a los combustibles, regulado por la Ley N.º 8114—, en la práctica estos ingresos han sido insuficientes, dispersos o desviados, sin garantías de sostenibilidad ni criterios de priorización técnica.

Costa Rica ha recurrido, de forma casi sistemática, al financiamiento externo como solución inmediata: préstamos con la banca multilateral, contratos con consorcios internacionales y esquemas de concesión privada bajo condiciones contractuales desventajosas para el interés nacional. Este modelo, además de profundizar la dependencia financiera, ha debilitado la capacidad técnica del Estado y ha convertido a la obra pública en un campo de disputa política o de rentismo privado. Es hora de transitar hacia un modelo de financiamiento público inteligente, transparente y sostenido, que articule a los actores estratégicos del país en función del bien común.

En este sentido, la propuesta de autorizar y facultar al Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) para constituir fideicomisos de interés público con los bancos del Sistema Bancario Nacional representa una innovación estructural, no solo jurídica sino también política. Esta figura permitiría movilizar recursos financieros nacionales e internacionales bajo principios de legalidad, control público y eficiencia institucional, sin caer en la privatización de la infraestructura ni en el debilitamiento del aparato público.

A diferencia de los fideicomisos privados orientados al lucro, los fideicomisos del ICE se plantean como instrumentos de servicio público, refrendados por la Contraloría General de la República y sujetos a normas de rendición de cuentas, transparencia y equidad laboral. Bajo este esquema, se podrá financiar integralmente el ciclo de vida de los proyectos: planificación, estudios técnicos y financieros, diseños, construcción, operación, mejoramiento y mantenimiento de la red vial nacional, en todas sus escalas.

El acceso a recursos se plantea de forma ordenada y responsable: priorizando las fuentes del sistema financiero público nacional e internacional, y recurriendo sólo de forma subsidiaria al capital privado, previa autorización legislativa, lo cual introduce un dique institucional al endeudamiento opaco o improvisado. Este principio de subsidiariedad financiera asegura que la infraestructura vial siga siendo concebida como una función pública estratégica, no como un negocio concesionado al mejor postor.

Además, la propuesta incorpora un principio de justicia laboral y equidad interna, al establecer que los salarios del personal de los fideicomisos —incluyendo las unidades ejecutoras— deben ser, en todo momento, equivalentes o proporcionales a los de los funcionarios del ICE, evitando así distorsiones salariales, incentivos perversos o duplicidades burocráticas. Esto fortalece el sentido de pertenencia, la eficiencia del gasto y la integridad institucional del modelo.

Este mecanismo, debidamente reglamentado, permitiría consolidar un fondo estructurado, estable y estratégico para el desarrollo vial, que combine capacidad financiera, control estatal y eficiencia operativa, con un enfoque de largo plazo. Sería, en la práctica, una herramienta de soberanía financiera al servicio del desarrollo territorial, capaz de financiar infraestructura sin someter al país a condicionalidades externas ni a los ciclos de inestabilidad del mercado financiero global.

Más aún: al ser gestionado desde el ICE, estos fideicomisos se integrarían a una visión nacional de desarrollo que articule infraestructura vial, conectividad eléctrica, digital y logística, bajo un mismo horizonte estratégico. Así, las carreteras dejarían de ser “proyectos sueltos” y pasarían a formar parte de una red nacional de servicios esenciales interconectados, al servicio de la ciudadanía y con visión de país.

VIII. Argumentos políticos y sociales

La infraestructura vial en Costa Rica no es un tema técnico aislado, ni un asunto menor del aparato estatal. Es una condición material básica del desarrollo, una manifestación concreta del principio de igualdad territorial y una expresión tangible del compromiso del Estado con el bienestar colectivo. La ausencia de una red vial digna y funcional es, en sí misma, una forma estructural de desigualdad que golpea de manera más dura a los sectores rurales, a las poblaciones periféricas, a las comunidades productoras, y a los territorios históricamente abandonados.

No se trata únicamente de la incomodidad cotidiana que sufren miles de costarricenses al transitar rutas colapsadas, peligrosas o deterioradas. Se trata de vidas perdidas por accidentes evitables. De niños que caminan horas para llegar a una escuela. De productores agrícolas que no pueden sacar sus cosechas a tiempo. De zonas turísticas aisladas que no desarrollan su potencial. Se trata del tiempo, el ingreso, la seguridad, la salud y la dignidad de millones de personas cuya ciudadanía plena está limitada por el simple hecho de que no hay caminos transitables o seguros para llegar a ellas.

Este rezago es también político. Porque refleja el abandono del Estado en su rol fundamental de garante de condiciones materiales de equidad. Es un síntoma de una visión fragmentada y tecnocrática del desarrollo, que ha desmantelado la capacidad pública de ejecutar obras al tiempo que ha entregado sectores estratégicos al mercado, al azar contractual o a la promesa siempre diferida de la inversión privada. El país merece un nuevo paradigma, donde la infraestructura deje de ser un negocio y vuelva a ser lo que siempre debió ser: un servicio público, una responsabilidad estatal y un instrumento de justicia social.

En ese nuevo paradigma, el ICE no aparece como un actor externo, sino como el órgano natural para asumir, desde el interés público, la reconstrucción de la red vial costarricense. Su trayectoria histórica, su legitimidad social, su arraigo territorial y su capacidad operativa lo convierten en el instrumento por excelencia para devolver al Estado la capacidad de construir país desde el territorio. Integrar las rutas, los caminos, las telecomunicaciones, la electrificación y la conectividad en una sola visión estratégica del desarrollo no solo es viable, sino urgente.

Políticamente, esta propuesta plantea recuperar la soberanía sobre el espacio público: que las carreteras no se decidan en una mesa privada ni en una negociación opaca, sino desde una política pública clara, transparente, participativa y planificada a largo plazo. Socialmente, propone un modelo que redistribuye oportunidades, acorta las brechas entre centro y periferia, y fortalece la cohesión territorial. Y democráticamente, reubica al pueblo costarricense como sujeto titular del desarrollo, no como espectador resignado a pagar peajes abusivos o ver promesas que nunca se cumplen.

IX. El ICE, la soberanía popular y la recuperación del interés público

Este proyecto, en suma, no es solo una propuesta técnica o administrativa. Es un acto de afirmación republicana. Es una apuesta por un Estado que no renuncia, que no privatiza su responsabilidad, que no huye de la obra pública, sino que se reorganiza con visión, con inteligencia y con dignidad para volver a ser lo que debe ser: garante de derechos, constructor de equidad y protagonista del futuro.

En este contexto, el presente proyecto de ley propone un viraje estructural, rescatando el papel del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE), heredero institucional del ICE histórico, como órgano ejecutor de la red vial nacional, dotado de capacidad técnica, planificación territorial y probada eficiencia operativa. Esta propuesta parte de un principio constitucional irrenunciable: el interés público prevalece sobre el interés privado. El artículo 1.º de la Constitución consagra a Costa Rica como una República democrática y soberana, y el artículo 140, en sus incisos 3), 8) y 18), obliga al Estado a promover las obras públicas, organizar los servicios públicos y procurar el bienestar colectivo. Por tanto, esta ley no constituye una reforma tributaria, fiscal, presupuestaria ni administrativa, sino una transferencia de competencia técnica y funcional orientada a recuperar la eficacia del Estado en un ámbito esencial para el desarrollo nacional.

El proyecto ha sido cuidadosamente formulado para respetar los límites del artículo 105, párrafo tercero, de la Constitución Política, el cual excluye del referéndum ciertos temas como presupuestos, tributos, pensiones, seguridad y actos administrativos. Por ello, esta propuesta excluye de manera expresa cualquier modificación al presupuesto nacional, la creación de nuevos tributos, la alteración de actos administrativos vigentes o la aprobación de tratados internacionales. Su objeto es funcional y técnico: reorganizar las competencias institucionales del aparato estatal para permitir una respuesta eficiente al rezago vial del país. Como tal, puede ser legítimamente sometido a consulta popular, conforme a la jurisprudencia constitucional (sentencias N.º 2004-02874 y 2008-013831) y la doctrina establecida por el Tribunal Supremo de Elecciones mediante la resolución N.º 790-E-2007, que reafirma que lo relevante es que las materias excluidas no constituyan el núcleo sustancial del proyecto.

El ICE ha demostrado históricamente que el Estado costarricense, cuando actúa con visión y planificación, puede transformar la realidad nacional. Su papel en la electrificación del país, en el acceso universal a las telecomunicaciones, y su defensa frente a procesos de privatización, lo convierten en un modelo de

institucionalidad pública con arraigo territorial, prestigio técnico y compromiso social. El intento fallido de dismantelarlo mediante el “Combo ICE” a inicios del milenio mostró que la ciudadanía entiende que estas instituciones son pilares del pacto social costarricense. Hoy, más que nunca, se hace necesario poner en alto nuevamente ese modelo de desarrollo, y extenderlo a otras áreas estratégicas, como la infraestructura vial.

Este proyecto no busca crear estructuras innecesarias ni duplicar funciones, sino racionalizar el aparato público: el MOPT mantendría su rol rector y normativo, mientras que el ICE asumiría la ejecución técnica de la red vial nacional, bajo esquemas operativos eficaces como los fideicomisos públicos. Además, la ley promueve una transición tecnológica hacia pavimento rígido o concreto hidráulico, reduciendo la dependencia del país de emulsiones asfálticas importadas, y fortaleciendo así la soberanía energética y la sostenibilidad ambiental. También habilita al ICE para articular con productores nacionales de cemento, bajo criterios de utilidad pública y eficiencia económica.

Hoy, más que nunca, debe ponerse en alto el nombre de esta institución y de quienes, con sacrificio, ganan su salario construyendo túneles para proyectos de generación eléctrica, construyendo, operando y manteniendo líneas de energía y telecomunicaciones, y de quienes, desde sus oficinas, planifican y desarrollan el futuro del país.

X. El articulado del proyecto de ley

El conjunto normativo que constituye este proyecto de ley representa una arquitectura jurídica integral, orientada a resolver estructuralmente el rezago en infraestructura vial que ha afectado por décadas a Costa Rica. Su diseño obedece a una lógica de complementariedad institucional, eficiencia operativa, racionalidad financiera y apego a los principios constitucionales del Estado social de derecho.

Cada disposición ha sido cuidadosamente construida para articular el rol rector de planificación estratégica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes con una nueva estructura técnica de ejecución anclada en una institución pública de probado compromiso y prestigio: el Instituto Costarricense de Energía (ICE). Esta dualidad funcional entre rectoría normativa y ejecución técnica especializada no sólo evita duplicidades, sino que promueve una nueva sinergia pública, donde las capacidades ya instaladas en el ICE se integran al sistema nacional de infraestructura bajo principios de legalidad, coordinación y rendición de cuentas.

En este sentido, los artículos que conforman la presente ley deben entenderse como engranajes de un mecanismo orientado a la reconstrucción del Estado como actor operativo en las grandes obras públicas. Se trata de un marco jurídico que no improvisa, sino que se apoya en experiencias exitosas, corrige fallas estructurales del modelo vigente, garantiza mecanismos financieros sostenibles y reivindica el interés público como eje de todo el sistema de transporte nacional.

Desde el cambio de denominación del ICE hasta el proceso ordenado de transición institucional, cada artículo se inscribe en un proyecto de país que busca devolverle

al Estado su capacidad transformadora, elevando la infraestructura vial a su verdadero nivel: una herramienta para el desarrollo, la equidad territorial, la movilidad segura y el fortalecimiento de la soberanía nacional.

A continuación, se presenta una exposición sustantiva de cada uno de los artículos del proyecto de ley, con el fin de explicar su contenido, motivación, alcance y aportes estructurales al fortalecimiento de la infraestructura vial desde una perspectiva de interés público.

En el Artículo 1° se sustituye el término "Electricidad" por "Energía" en la denominación del ICE, lo cual amplía su radio de acción hacia áreas estratégicas complementarias como la infraestructura vial, sin alterar su identidad institucional. Esta modificación responde a la evolución natural de las funciones del Instituto, y permite su reorganización jurídica sin comprometer su reconocimiento histórico ni operativo. Al mantener el acrónimo ICE, se garantiza continuidad institucional y claridad para la ciudadanía.

El Artículo 2° fortalece el rol rector del MOPT en la política pública de infraestructura vial, definiendo sus competencias en términos de planificación, regulación, coordinación, supervisión y financiamiento. Se destaca su rol estratégico como formulador de políticas a largo plazo, asegurando una relación armónica y eficiente con las demás instituciones del sector. Además, se incorpora una cláusula que obliga al Ministerio a establecer mecanismos formales de articulación con el ICE, evitando duplicidades y asegurando coherencia funcional entre rectoría y ejecución técnica.

En el Artículo 3° se establece con claridad la competencia técnica del ICE para ejecutar, mantener y planificar la red vial nacional. Se le reconoce como el órgano ejecutor del Estado en esta materia, integrando también la asesoría a los gobiernos locales en la red cantonal. La mención explícita del Lanamme como entidad de apoyo refuerza el criterio técnico en la toma de decisiones, asegurando un estándar científico en la ejecución de obras. Se señala además que las recomendaciones de Lanamme tendrán carácter vinculante, lo cual garantiza calidad estructural y responsabilidad técnica.

En el Artículo 4° se destina al ICE el porcentaje definido (21,75 %) del impuesto único a los combustibles, con el fin de garantizar un flujo financiero estable y sostenido para las obras viales. Esta disposición asegura que los recursos públicos recaudados tengan un destino concreto y verificable, blindando su uso para la mejora de la red vial. Además, se incorpora la obligación de elaborar y publicar planes de inversión con metas verificables, promoviendo la transparencia y la participación ciudadana en el control del gasto público.

El Artículo 5° establece una política nacional para la transición hacia pavimento rígido o concreto hidráulico, en sustitución del pavimento flexible. La medida persigue varios fines estratégicos: prolongar la vida útil de las carreteras, reducir la dependencia de derivados del petróleo, y fomentar la industria nacional del cemento bajo condiciones de utilidad pública. También se le encomienda al ICE la realización de estudios comparativos que respalden técnica y económicamente esta transición, garantizando decisiones basadas en evidencia.

En el Artículo 6° se declara que todas las obras viales que ejecute el ICE y los insumos necesarios para ello se considerarán de utilidad pública. Esto permite agilizar el proceso de expropiación cuando sea necesario, sin afectar el debido proceso ni los derechos de los particulares. El agregado que asegura el respeto al principio de legalidad y la compensación justa fortalece el equilibrio entre el interés general y los derechos individuales.

El Artículo 7° concede al ICE las mismas exenciones tributarias que ya posee para ejecutar el Plan de Electrificación Nacional. Esta medida evita contradicciones legales y permite extender beneficios existentes a su nueva competencia vial, facilitando la gestión operativa sin necesidad de duplicar normativas.

El Artículo 8° permite resolver con seguridad jurídica la transición de contratos parcialmente ejecutados. Se autoriza al ICE a adquirir maquinaria e instalaciones de empresas privadas bajo condiciones claras, evitando litigios y aprovechando infraestructura ya importada. La precisión sobre el tratamiento de bienes importados temporalmente refuerza la protección del patrimonio estatal.

En el Artículo 9° se autoriza al ICE a constituir fideicomisos con bancos públicos para financiar y ejecutar obras viales, garantizando control estatal y flexibilidad operativa. La norma introduce una estructura financiera ordenada, donde el capital privado solo interviene subsidiariamente con aprobación legislativa. Se refuerzan principios de transparencia al requerir informes anuales sobre la ejecución de estos fideicomisos. Además, se protege la equidad salarial entre personal interno y fideicomisarios, evitando distorsiones o privilegios administrativos.

El Artículo 10° establece que las disposiciones de esta ley podrán complementarse con las de la Ley N.º 9292, que reguló el fideicomiso del Corredor Vial San José-San Ramón. Esta referencia permite aplicar una normativa ya vigente, optimizando el uso del marco legal existente y dando seguridad jurídica a figuras que han sido exitosas.

En el Artículo 11° se asegura que la aplicación de la ley no dependa de la emisión de reglamentos, lo cual garantiza su entrada en vigor inmediata. Esta cláusula es fundamental para evitar bloqueos burocráticos o vacíos operativos que frenen su implementación.

El Artículo 12° deroga todas las disposiciones anteriores que regulaban competencias sobre la red vial nacional, con la salvedad de respetar situaciones jurídicas válidamente constituidas. El agregado que otorga prevalencia interpretativa a esta nueva ley asegura claridad normativa y evita conflictos entre disposiciones.

En el Artículo 13° se reafirma que la ley es de orden público y que prevalecerá sobre cualquier norma anterior que le sea contraria. Es una cláusula de cierre fundamental para garantizar su supremacía normativa.

Y ya en el Transitorio Único se dispone el proceso ordenado de transición entre el MOPT y el ICE en relación con los contratos vigentes. Se garantiza la continuidad de las obras, evitando nulidades o suspensiones, y se faculta al ICE para evaluar, reestructurar o coadministrar los proyectos en ejecución. El deber del MOPT de

entregar toda la documentación en un plazo definido y de rendir informes bimensuales durante la transición fortalece la transparencia y la trazabilidad del traspaso institucional.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA
DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Nacional por el Instituto Costarricense de Energía ICE.

Artículo 1°. - Modifícase el artículo 1° del Decreto Ley N° 449 de 8 de abril de 1949, por medio del cual se creó el ICE, para que el Instituto Costarricense de Electricidad se siga denominando Instituto Costarricense de Energía que, para todos los efectos, y en esta ley, se seguirá conociendo como ICE.

Artículo 2°. - Se reforma el inciso a) del artículo 2 de la Ley N.° 3155, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), de 5 de agosto de 1963, modificado por el artículo 11 de la Ley 9329 del 15 de octubre del 2015, Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

- a) Ejercer el liderazgo y la dirección superior en la planificación, regulación y supervisión de las políticas públicas nacionales relacionadas con la infraestructura vial y de transporte:
 - 1. Establecimiento de Políticas y Directrices: Definirá las políticas nacionales sobre infraestructura vial, estableciendo normativas y estándares que deben seguirse en la construcción y mantenimiento de carreteras.
 - 2. Coordinación y Supervisión: Coordinará entre diferentes entidades gubernamentales, incluyendo gobiernos locales y otros organismos como el ICE, asegurando que las políticas y proyectos se alineen con los objetivos nacionales de desarrollo, supervisando que estas entidades cumplan con las directrices establecidas.
 - 3. Planeación Estratégica: Desarrollará planes estratégicos a largo plazo para la infraestructura vial del país, considerando tanto las necesidades actuales como futuras, y procurando la integración y funcionalidad de la red vial nacional con las redes viales cantonales.
 - 4. Financiamiento y Recursos: Gestionará y asignará los recursos financieros necesarios para la ejecución de proyectos de infraestructura vial, incluyendo la búsqueda de financiamiento a través de presupuestos nacionales, préstamos internacionales o asociaciones público-privadas, de acuerdo con el ordenamiento vigente.
 - 5. Regulación y Cumplimiento: Asegurará que se cumplan todas las leyes y regulaciones relacionadas con la infraestructura vial, involucrando la implementación de medidas correctivas en caso de que las entidades bajo su supervisión no cumplan con los estándares requeridos.

6. Interacción con Stakeholders: Mantener relaciones con todos los interesados, incluidos ciudadanos, empresas y organizaciones no gubernamentales, para recoger sus aportes y asegurar que las políticas y proyectos respondan adecuadamente a las necesidades públicas.
7. Coordinación Técnica y de Protocolo: Establecer junto con el Instituto Costarricense de Energía (ICE) mecanismos formales de coordinación técnica y protocolos de articulación periódica, a efectos de garantizar la coherencia operativa y la no duplicidad de funciones entre las competencias rectoras del Ministerio y las atribuciones ejecutoras del ICE.

Artículo 3°.- Adiciónese el artículo 2° del Decreto Ley 449 de 8 de abril de 1949, por medio del cual se creó el ICE, con el siguiente nuevo inciso así:

- b) El Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) tiene la responsabilidad de ejercer la rectoría técnica sobre la infraestructura vial. Esto incluye planificar, fiscalizar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional. Además, en conformidad con la Ley 9329 del 15 de octubre de 2015, Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, el ICE debe asesorar y coordinar con los gobiernos locales respecto a las regulaciones técnicas y logísticas esenciales para la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, tanto de manera individual como en su integración con la red vial nacional. Para garantizar la calidad de la red vial costarricense el ICE contará con el apoyo, asesoría y colaboración del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme) de la Universidad de Costa Rica. Las recomendaciones técnicas emitidas por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme-UCR), en materia de calidad de materiales y evaluación estructural, serán consideradas de carácter vinculante para el ICE en la ejecución de proyectos viales, salvo justificación técnica debidamente documentada.

Artículo 4°. - Se reforma el inciso a) del artículo 5 de la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, modificado por el artículo 12 de la Ley 9329 del 15 de octubre del 2015, Ley Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

- a) Un veintiuno coma setenta y cinco por ciento (21,75%) a favor del Instituto Costarricense de Energía (ICE) para la atención de la red vial nacional, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional, apegándose para este fin a lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 9° de la presente ley. El ICE deberá formular y publicar anualmente un plan de inversiones multianual en infraestructura vial, con metas verificables, prioridades regionales y mecanismos de rendición de cuentas ciudadana, conforme a criterios de eficiencia operativa e impacto territorial.

Artículo 5°. - Adiciónese un artículo 5° a la Ley de Industria del Cemento N° 2465 de 10 de noviembre de 1959, corriéndose la numeración, que en lo sucesivo se leerá de la siguiente manera:

Artículo 5°. – Con la finalidad de mejorar e innovar, así como alargar real y efectivamente la vida útil de la red vial nacional y de la red cantonal, contribuir a la reducción de la contaminación ambiental y rebajar o eliminar los pagos internacionales de la Nación por la compra de emulsión asfáltica y demás derivados del petróleo y sus accesoriedades para la construcción de carreteras y caminos públicos, el ICE continuará dando conservación, mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, mejoramiento y rehabilitación, reforzando o cambiando definitivamente el pavimento flexible de la red vial, así como la construcción de obras viales nuevas, con pavimento rígido o concreto hidráulico.

Con esta finalidad, las explotaciones de yacimientos de caliza para la fabricación de cemento, así como las instalaciones existentes y las que en el futuro se construyan con ese fin, anualmente planificarán y coordinarán con el ICE las necesidades de producción y la logística de distribución en todo el territorio nacional, bajo precios de compraventa que contemplen únicamente los costos necesarios para la fabricación y distribución del cemento, que permitan una retribución competitiva y garanticen el adecuado desarrollo de la actividad.

El conjunto con el LANAMME, el ICE realizará estudios técnicos comparativos sobre durabilidad, costo y sostenibilidad ambiental entre los diferentes tipos de pavimento utilizados, cuyas conclusiones deberán hacerse públicas y servir de base para la planificación vial nacional.

Artículo 6°. - Las obras a ejecutar por el Instituto Costarricense de Energía (ICE), y los insumos o materias primas necesarios, para el cumplimiento de sus atribuciones en materia de carreteras y caminos de la red vial nacional, se considerarán de utilidad pública para los efectos de expropiación. Las expropiaciones que sean necesarias se llevarán a cabo por el procedimiento señalado en la Ley 1371 de 10 de noviembre de 1951.

En todos los procedimientos de expropiación, deberá respetarse el principio de legalidad, garantizando el pago justo, oportuno y transparente a las personas afectadas, conforme lo establece la Ley de Expropiaciones N.º 1371 y el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 7°. -, Para planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional, se concede al Instituto Costarricense de Energía (ICE) las mismas exenciones que en la actualidad goza para la realización del Plan de Electrificación Nacional.

Artículo 8°.- Se autoriza al Poder Ejecutivo para que resuelva, sin responsabilidad para las partes y en común acuerdo con las empresas constructoras de carreteras y caminos públicos, los Contratos parcialmente ejecutados y otorgados mediante licitaciones públicas y contrataciones directas, adquiriendo el Instituto Costarricense de Energía (ICE) el equipo, la maquinaria y las instalaciones que esas compañías

hayan importado definitivamente conforme con la Ley General de Aduanas y su Reglamento, según el valor presente al momento de este acuerdo de adquisición. El equipo, la maquinaria y las instalaciones que se hallen importadas temporalmente pasarán de facto al patrimonio del ICE, por estas mismas circunstancias y de conformidad con el ordenamiento vigente.

El traspaso de bienes importados temporalmente al patrimonio del ICE no exime del cumplimiento de las obligaciones aduaneras o tributarias que correspondan, salvo que exista dispensa expresa conforme a la normativa vigente.

Artículo 9°. - Se autoriza y faculta al ICE, para que constituya los fideicomisos de interés público con los bancos del Sistema Bancario Nacional, a efectos de financiar la planificación, los diseños, la construcción y la operación, mejoramiento y mantenimiento de las carreteras y caminos públicos de la red vial nacional como obras públicas con servicio público.

Los contratos de estos fideicomisos serán refrendados por la Contraloría General de la República, de conformidad con la normativa vigente del ente contralor.

Para el financiamiento de estas obras los fideicomisos podrán acceder a fuentes de recursos del sector financiero público nacional e internacional y, sólo en segunda instancia, previa autorización expresa de la Asamblea Legislativa, a fuentes de recursos del sector financiero privado nacional e internacional, mediante los mecanismos financieros que se estimen necesarios.

Tanto los estudios técnicos y financieros, como los diseños, de estas obras públicas serán financiados con los recursos otorgados a favor del ICE de conformidad con el artículo 4° de esta Ley.

El ICE deberá velar porque los salarios de los funcionarios encargados del manejo y administración de estos fideicomisos, como los de las unidades ejecutoras de los proyectos, en todo momento y en igualdad de condiciones sean iguales o similares a los salarios devengados por sus propios funcionarios.

El ICE presentará anualmente a la Contraloría General de la República y al público un informe detallado y desglosado sobre el estado financiero, contractual y técnico de cada fideicomiso constituido, con base en los principios de transparencia, legalidad y rendición de cuentas.

Artículo 10°. - A los efectos de esta ley, serán aplicables las normas dispuestas en la Ley de Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso N° 9292 del 23 de febrero del 2015.

Artículo 11°. - Los preceptos de esta ley no dejarán de aplicarse por falta de reglamentación, sino que esta será suplida, salvo disposición legal expresa en contrario, en la misma forma y orden en que se integra el ordenamiento escrito.

Artículo 12°. - Deróganse todas las disposiciones anteriores que regulen o establezcan competencias sobre la conservación, el mantenimiento rutinario o periódico, el mejoramiento, la rehabilitación de obras existentes, así como la construcción de obras nuevas correspondientes a la red vial nacional.

Los actos y situaciones válidamente constituidos con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley continuarán rigiéndose por la normativa bajo la cual se originaron, sin perjuicio de que sus efectos jurídicos pendientes se ajusten a lo aquí dispuesto, en cuanto sean compatibles con su naturaleza.

Artículo 13°. - Esta ley es de orden público, rige a partir de su publicación y deroga las que se le opongan, con las limitaciones y salvedades que aquí se establecen. En caso de duda, sus normas prevalecerán sobre las de cualesquiera otras disposiciones de rango igual o menor.

Artículo Transitorio Único.

Todos los contratos administrativos y fideicomisos públicos vigentes a la entrada en vigor de esta ley, cuya finalidad sea la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento, la rehabilitación o la construcción de infraestructura de la red vial nacional, continuarán ejecutándose conforme a su normativa y condiciones contractuales hasta su extinción o cumplimiento de objeto, sin que ello implique suspensión ni nulidad alguna.

No obstante, a partir de la entrada en vigor de esta ley, la administración, fiscalización técnica y ejecución operativa de tales contratos y fideicomisos pasará a ser responsabilidad directa del Instituto Costarricense de Energía (ICE), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) exclusivamente para efectos de transferencia técnica y administrativa.

El ICE quedará facultado para evaluar, intervenir, subrogar, coadministrar o reestructurar dichos contratos o fideicomisos conforme a su nueva competencia legal, con el objeto de garantizar el principio de continuidad del servicio público, la eficiencia en la ejecución y la protección del interés nacional. Cualquier ajuste deberá cumplir con el marco jurídico vigente y contar con refrendo de la Contraloría General de la República, cuando así se requiera.

El MOPT deberá, en un plazo no mayor a seis meses a partir de la publicación de esta ley, entregar al ICE todos los expedientes contractuales, fideicomisos, estudios, planos, cronogramas y registros técnicos vinculados a proyectos en curso o en trámite, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas o legales que se deriven de su gestión anterior.

Durante el plazo de seis meses establecido para la transferencia técnica y administrativa, el MOPT deberá presentar al ICE, así como al público, un informe bimensual que detalle el estado y avance de dicha transferencia, incluyendo observaciones técnicas, pendientes administrativos y cualquier contingencia detectada.