

Resumen del proyecto “Ley para la Asignación Operativa de los Proyectos de la Infraestructura Vial al Instituto Costarricense de Energía (ICE)”

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.