

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

**COMISIÓN ESPECIAL INFRAESTRUCTURA
EXPEDIENTE 23.144**

LEY NACIONAL DE VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES

EXPEDIENTE N.º 24.076

**DICTAMEN UNÁNIME NEGATIVO
24 DE MARZO DE 2025**

TERCERA LEGISLATURA

TERCER PERÍODO DE SESIONES ORDINARIAS

AREA DE COMISIONES LEGISLATIVAS II

DEPARTAMENTO DE COMISIONES LEGISLATIVAS

Los suscritos diputados y diputadas, miembros de la Comisión de Especial que se Encargará de Analizar, Investigar, Proponer y Dictaminar Reformas Legales con Respecto al Desarrollo de la Infraestructura del País. Expediente N.º 23144, rendimos DICTAMEN NEGATIVO DE MAYORÍA del proyecto de ley “**LEY NACIONAL DE VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES**”, expediente legislativo N°24.076. Lo anterior con fundamento en las siguientes consideraciones:

I. RESUMEN DE LA INICIATIVA:

La legislación sobre vías públicas terrestres en Costa Rica, vigente desde hace más de 50 años, necesita una revisión integral para modernizar el sistema de transporte y atender adecuadamente las necesidades de peatones y ciclistas. El Plan Nacional de Transportes 2011-2035 subraya la importancia de esta modernización para mejorar la competitividad de la infraestructura.

El proyecto de ley propone una jerarquización de las vías, diferenciando entre red vial estratégica y complementaria, y clasifica las vías cantonales en urbanas, caminos vecinales y vías sin acceso vehicular. Se establece la obligación de las instituciones a planificar y construir infraestructuras que faciliten la movilidad de transeúntes, como aceras y pasarelas.

Se actualiza la normativa sobre el derecho de vía, estandarizando la declaración de vías públicas y garantizando el respeto a la propiedad privada. También se aborda el alineamiento vial, clarificando su aplicación y evitando interpretaciones que vulneren derechos de propiedad.

El proyecto incluye regulaciones sobre la instalación de infraestructuras de servicios públicos en el derecho de vía, requiriendo autorizaciones y promoviendo la coordinación entre los servicios públicos y la infraestructura vial. Además, se establece un Sistema de Gestión de Activos Viales para asegurar una gestión eficaz y coherente.

Este marco legal busca no solo modernizar la infraestructura vial del país, sino también mejorar la calidad de vida de los usuarios, promoviendo una movilidad activa y segura. Con una adecuada coordinación entre las instituciones involucradas, se espera optimizar la planificación y ejecución de proyectos viales, garantizando un sistema de transporte integral y eficiente.

II. TRÁMITE DE LEY:

- El proyecto de ley fue presentado a la corriente legislativa el 07 de diciembre del 2023 por las diputaciones Gilberth Jiménez Siles, Luis Diego Vargas Rodríguez, Pedro Rojas Guzmán, Antonio José Ortega Gutiérrez, Jorge Eduardo Dengo Rosabal, María Daniela Rojas Salas, Carlos Andrés Robles Obando, Vanessa De Paul Castro Mora, Gerardo Fabricio Alvarado Muñoz, David Lorenzo Segura Gamboa, Yonder Andrey Salas Durán, Rosalía Brown Young, Jose Pablo Sibaja Jiménez, Johnatan Jesús Acuña Soto, Andrés Ariel Robles Barrantes, Oscar Izquierdo Sandí, Alejandra Larios Trejos, Danny

Vargas Serrano, Luis Fernando Mendoza Jiménez, María Marta Padilla Bonilla, Jose Francisco Nicolás Alvarado, Katherine Andrea Moreira Brown, Jose Joaquín Hernández Rojas, Alejandro José Pacheco Castro, Carlos Felipe Garcia Molina, Horacio Alvarado Bogantes, Melina Ajoy Palma, Paulina María Ramírez Portuguese, Rosaura Méndez Gamboa, Rodrigo Arias Sánchez, Geison Enrique Valverde Méndez, Eliécer Feinzaig Mintz, Johana Obando Bonilla, Kattia Cambroner Aguiluz, Gilberto Arnoldo Campos Cruz, Gloria Zaide Navas Montero, Andrea Álvarez Marín, Pilar Cisneros Gallo, Luz Mary Alpízar Loaiza; y fue publicado en el Diario Oficial la Gaceta número 23 del 07 de febrero del 2024.

- Ingresó al orden del día de la Comisión Especial de Infraestructura el 15 de febrero del 2024.

- En la sesión ordinaria número 33 del 26 de febrero del 2024 de dicha Comisión, mediante moción 18-33, se aprobó consultar el proyecto de ley a las siguientes instituciones:

- Todas las municipalidades del país.
- Instituto de Fomento y Asesoría Municipal (IFAM)
- Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL).
- Asociación Nacional de Alcaldes e Intendentes (ANAI).
- Ministerio de Hacienda.
- Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA).
- Consejo Nacional de Vialidad (Conavi).
- Consejo de Seguridad Vial (COSEVI).
- Contraloría General de la República.

- De igual manera en la sesión ordinaria número 33 del 26 de febrero del 2024 de dicha comisión, mediante moción 20-33, se aprobó llamar a audiencia a las siguientes personas:

- Luis Amador Jiménez (Ministerio de Obras Públicas y Transportes)
- Mauricio Batalla Otárola, Director Ejecutivo CONAVI.
- Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL).
- Asociación Nacional de Alcaldes e Intendentes (ANAI).

- El Departamento de Estudios, Referencia y Servicios Técnicos no ha emitido informe jurídico.

- Se sometió a votación el día 24 de marzo del presente año en sesión número 60 de la Comisión Especial de Infraestructura.

III. RESPUESTAS RECIBIDAS:

De las consultas realizadas, se adjunta un resumen de los oficios remitidos. Es importante mencionar que, en relación con el expediente, en términos generales los criterios son desfavorables: Asimismo, se emiten en algunos casos observaciones que fueron tomadas en cuenta por esta subcomisión.

Institución Consultada	Oficio	Observaciones
Municipalidad de Grecia	GAJ.033-2024 / 18 de marzo 2024	No emiten criterio respecto al proyecto.
Municipalidad de Tibás	DSC-ACD-118-03-2024 / 4 de marzo 2024	Apoyan el proyecto. <i>“(…) consideramos acertado el enfoque y nuevo alcance jurídico que con ese Proyecto se pretende, ya que, lo que se busca es una actualización integral de la normativa jurídica con el fin de contar con un instrumento que facilite el accionar del Estado en la modernización del sistema de transporte, del cual forma parte preponderante la red vial del país.”</i>
Ministerio de Obras Públicas y Transporte. (MOPT) / Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)	GAJ-13-2024-0933-2024 (1348) / 13 de setiembre 2024	Se realizan las siguientes observaciones y consultas respecto al articulado de la propuesta: <i>“Con respecto al artículo 8, se observa que no hay una completa concordancia entre el Plan Nacional de Transportes 2011-2035 y la propuesta de ley. En el PNT se detalla que la Red Vial Complementaria está conformada por dos niveles jerárquicos: Conectores de Integración Territorial y Red Básica de Acceso, los cuales no se mencionan en el proyecto de ley. El MOPT ya está considerando la actualización del PNT, sin embargo, se desconoce si este instrumento se adaptaría a la jerarquización propuesta en la ley. En el artículo 50 se indica que es responsabilidad de la Secretaría de Planificación Sectorial mantener un registro histórico de la información de los proyectos de infraestructura vial y se presenta la posibilidad que los órganos adscritos al MOPT cedan personal, contrataciones o presupuesto para el soporte de dicha actividad. Esta propuesta no se considera la más conveniente ya que se podría debilitar a los entes que tienen a cargo muchas de las funciones sustantivas del sector y cuyos presupuestos han sido limitados en los últimos años, como es el caso de CONAVI. Más bien, se debería valorar una mejor distribución de los recursos a lo</i>

		<i>interno del Ministerio, sin afectar a los Consejos. En el artículo 15 sería conveniente indicar que también se puede presentar el caso de que una ruta nacional pase a ser una vía cantonal, si esta no cumple con los criterios técnicos y estratégicos. En el artículo 54 se debería considerar el Plan Estratégico Nacional 2050, que es el principal instrumento de planificación a largo plazo y que es el documento que marca la ruta hacia el progreso económico y social"</i> <i>"Artículo 36. Apartado c) se indica que se cobrará un 50% de los costos, ¿se tiene un estudio técnico-financiero que determine este cobro? (...) Artículo 50. El Conavi (Sic) como órgano adscrito al MOPT, se expone a tener que ceder personal y fondos a la Secretaría de Planificación Sectorial, esto podría debilitar las labores del Conavi (Sic). (...) Artículo 65. En el último párrafo se indica que no se requiere trámite ulterior para obras y tala de árboles en terrenos con aptitud forestal y áreas silvestres protegidas, esto debería ser revisado por técnicos ambientales para asegurar que no se esté en menoscabo del ambiente. (...)"</i> <i>"1. Fortalecimiento de CONAVI en la Gestión de Infraestructura Vial Debilidad Detectada: El texto actual del proyecto de ley presenta una distribución fragmentada de funciones entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), CONAVI, y otras entidades como municipalidades. Esta fragmentación puede diluir la autoridad de CONAVI y generar duplicidad de esfuerzos, afectando la eficiencia en la ejecución de proyectos viales. <u>Propuesta de Mejora:</u> - Centralización de la Gestión Vial: Se debe considerar un modelo de centralización donde CONAVI tenga una mayor autonomía y capacidad para gestionar todos los aspectos de la obra pública, incluyendo planificación, ejecución y mantenimiento. Esto podría incluir la delegación de competencias desde el MOPT hacia CONAVI en aspectos específicos como la planificación estratégica de la red vial nacional y la gestión del derecho de vía, no omitimos manifestar que actualmente un proyecto puede tardar hasta más de un año en inscribirse en el Banco de Proyecto de</i>
--	--	---

		<i>Inversión Pública (BPIP), siendo que existe un proceso de revisión tanto de Mideplan (Sic) como de Planificación Sectorial del Mopt (Sic) lo cuál podría suponer un reproceso que dilata la puesta en marcha de proyectos. - Creación de Unidades Especializadas en CONAVI: Establecer unidades dentro de CONAVI dedicadas a la gestión ambiental y derechos de vía, permitiendo una respuesta más ágil y especializada en estos temas. Estas unidades deben contar con la facultad de tomar decisiones rápidas respecto a la expropiación, permisos ambientales y ejecución de obras en el derecho</i> <i>de vía. 2. Facilitación de Construcción en Derechos de Vía y Temas Ambientales. <u>Debilidad Detectada</u>: El proyecto de ley no aborda con suficiente claridad los procedimientos para la gestión ambiental en la construcción de infraestructura vial. Existen también restricciones burocráticas que pueden retrasar la obtención de permisos necesarios, como los estudios de impacto ambiental y la gestión de expropiaciones. <u>Propuesta de Mejora</u>: - Simplificación de Permisos Ambientales: Incorporar una disposición en la ley que permita la creación de procesos acelerados para la obtención de permisos ambientales específicamente para proyectos de infraestructura vial de alto interés público. Esto podría incluir la implementación de ventanillas únicas o procesos digitales para reducir tiempos de respuesta. Además, es importante hacer notar que la obra pública en sí es de conveniencia nacional, por lo que cualquier proyecto que esté inscrito en BPIP sea automáticamente de conveniencia nacional, así evitar un trámite que dilata los proyectos entre 6 a 9 meses. - Uso de Declaratorias de Emergencia: Facilitar que CONAVI pueda utilizar declaratorias de emergencia o urgencia en casos específicos para habilitar construcciones o modificaciones en derechos de vía sin la necesidad de cumplir con todos los procesos regulares, siempre bajo un marco regulado y con la supervisión de las autoridades ambientales. 3. Fortalecimiento del Consejo Nacional de Concesiones y Coordinación con CONAVI. <u>Debilidad Detectada</u>: El proyecto no especifica mecanismos claros para la coordinación entre CONAVI y el Consejo Nacional de Concesiones (CNC), lo que podría limitar la capacidad de</i>
--	--	---

		desarrollar proyectos mediante modelos de gestión público-privada. <u>Propuesta de Mejora:</u> - Integración de CONAVI y CNC en la Planificación y Ejecución de Proyectos: Proponer la creación de un comité mixto entre CONAVI y CNC que supervise y coordine la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial bajo concesión. Esto ayudaría a asegurar que los proyectos se alineen con los objetivos nacionales y se gestionen eficientemente. 4. Transferencia de Funciones de CONAVI a Otras Entidades. <u>Debilidad Detectada:</u> Actualmente, CONAVI gestiona múltiples funciones que podrían ser más efectivas si fueran transferidas a otras entidades especializadas, reduciendo así la carga operativa de la institución. <u>Propuesta de Mejora:</u> - Transferencia de Gestión de Seguridad Vial al COSEVI: Evaluar la transferencia de la gestión de seguridad vial y mantenimiento de infraestructura relacionada (señalización vertical y horizontal) al Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), permitiendo a CONAVI concentrarse en la construcción y mantenimiento de la red vial. - Asignación de Proyectos de Pequeña Escala a Municipalidades: Delegar la ejecución de proyectos de mantenimiento rutinario de vías cantonales a las municipalidades, con fondos asignados específicamente y bajo lineamientos técnicos dictados por CONAVI. 5. Revisión y Modernización de los Instrumentos de Planificación. <u>Debilidad Detectada:</u> El proyecto de ley menciona el Sistema de Gestión de Activos Viales, pero no detalla cómo se implementará ni cómo se integrará con las herramientas actuales de planificación del MOPT y CONAVI. <u>Propuesta de Mejora:</u> - Implementación de un Sistema de Gestión Integral: Fortalecer el Sistema de Gestión de Activos Viales con la integración de herramientas digitales que permitan un monitoreo en tiempo real del estado de las vías y de los proyectos en ejecución. Esto permitirá una planificación basada en datos y una mejor asignación de recursos. Estas propuestas tienen como objetivo fortalecer el rol de CONAVI en la gestión de la infraestructura vial, mejorar la eficiencia en la ejecución de obras públicas y asegurar una coordinación efectiva entre todas las entidades involucradas. Para mejorar la gestión y agilidad en los
--	--	---

		proyectos de infraestructura pública a través de modificaciones al proyecto de ley "Ley Nacional de Vías Públicas Terrestres", se proponen los siguientes ajustes específicos a varios artículos del texto. Estas modificaciones están orientadas a fortalecer la capacidad de CONAVI, simplificar procesos ambientales, mejorar la coordinación entre entidades, y delegar funciones de manera efectiva." <u>"Propuestas de Modificación a los Artículos del Proyecto de Ley:</u> 1. Modificación del Artículo 3: Rectoría en la Administración y Gestión de la Red Vial Terrestre de Costa Rica. <u>Texto Actual:</u> El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el Rector en la Administración y Gestión de la Red Vial Terrestre de Costa Rica correspondiéndole la formulación y planificación de las políticas y lineamientos en la materia. <u>Propuesta de Modificación:</u> El Ministerio de Obras Públicas y Transportes será el Rector en la Administración y Gestión de la Red Vial Terrestre de Costa Rica. Sin embargo, se delegará al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) la formulación, planificación, y ejecución de políticas y lineamientos técnicos específicos para la infraestructura vial nacional, incluyendo la gestión de derechos de vía y la coordinación de obras públicas, bajo un marco de supervisión del MOPT. <u>Justificación:</u> Este cambio fortalece a CONAVI otorgándole mayor autonomía para la gestión de la infraestructura vial, permitiendo una planificación y ejecución más eficiente. 2. Modificación del Artículo 14: Registro Vial. <u>Texto Actual:</u> El Registro Vial de la Red Vial Terrestre de Costa Rica tendrá carácter oficial nacional y estará a cargo de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. <u>Propuesta de Modificación:</u> El Registro Vial de la Red Vial Terrestre de Costa Rica tendrá carácter oficial nacional y estará a cargo de la Secretaría de Planificación Sectorial del MOPT. Para mejorar la gestión, CONAVI podrá actualizar el Registro Vial en tiempo real mediante la implementación de sistemas de información georreferenciada, permitiendo una toma de decisiones más ágil y coordinada en la ejecución de proyectos de infraestructura. <u>Justificación:</u> Facilita la actualización y seguimiento de los proyectos viales, optimizando la asignación de
--	--	--

		recursos y priorización de obras. 3. Modificación del Artículo 26: Derecho de Vía. <u>Texto Actual:</u> El derecho de vía constituye un bien de dominio público y de uso común, imprescriptible, inembargable e inalienable, destinado a la construcción de los elementos de la infraestructura vial. <u>Propuesta de Modificación:</u> El derecho de vía constituye un bien de dominio público y de uso común, imprescriptible, inembargable e inalienable, destinado a la construcción de los elementos de la infraestructura vial. CONAVI tendrá la facultad de gestionar de manera expedita los procesos de adquisición y expropiación de terrenos necesarios para la ampliación o construcción de infraestructuras viales, incluyendo la posibilidad de utilizar procedimientos abreviados en casos de urgencia pública o declaratoria de emergencia. <u>Justificación:</u> Acelera la obtención de derechos de vía y permite a CONAVI responder rápidamente ante necesidades urgentes. 4. Nuevo Artículo Propuesto: Simplificación de Permisos Ambientales para Obras Públicas. <u>Propuesta de Artículo:</u> Artículo X: Simplificación de Permisos Ambientales para Obras Públicas Se establecerá un proceso acelerado para la obtención de permisos ambientales para proyectos de infraestructura vial de interés nacional o estratégico, gestionado directamente por CONAVI. Este proceso incluirá la implementación de ventanillas únicas digitales y la reducción de tiempos de respuesta por parte de las entidades ambientales competentes. En casos de emergencia declarada, CONAVI podrá iniciar obras con permisos provisionales, sujetos a ratificación posterior, así también los proyectos infraestructura pública que esté inscritos el BPIP ante Mideplan (Sic), tendrán el estatus de conveniencia nacional. <u>Justificación:</u> Mejora la eficiencia en la obtención de permisos ambientales, un factor común de retraso en los proyectos de infraestructura vial. 5. Modificación del Artículo 31: Administración del Derecho de Vía. <u>Texto Actual:</u> La custodia, protección, vigilancia, las gestiones correspondientes a los desalojos administrativos, el retiro y demolición de bienes que hagan uso indebido del derecho de vía, así como la emisión de alineamientos y todo tipo de permisos referentes a los usos del área del derecho de vía de
--	--	---

		la Red Vial Nacional, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. <u>Propuesta de Modificación:</u> La custodia, protección, vigilancia, y las gestiones correspondientes al derecho de vía de la Red Vial Nacional serán gestionadas por CONAVI, incluyendo desalojos administrativos, permisos y alineamientos. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes mantendrá la supervisión general, pero delegará a CONAVI la gestión operativa, permitiendo así una mayor eficiencia y agilidad en la resolución de conflictos relacionados con el derecho de vía. <u>Justificación:</u> Fortalece la capacidad operativa de CONAVI al permitirle gestionar directamente el derecho de vía, mejorando la respuesta y ejecución de proyectos. 6. Modificación del Artículo 5: Rectoría Técnica. <u>Texto Actual:</u> Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercer la rectoría técnica sobre la infraestructura vial del país. <u>Propuesta de Modificación:</u> Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes ejercer la rectoría técnica sobre la infraestructura vial del país. No obstante, se delegará a CONAVI la elaboración y actualización de la normativa técnica específica aplicable a la gestión de infraestructura vial, en coordinación con el MOPT, para asegurar que los estándares se alineen con las necesidades operativas de los proyectos. <u>Justificación:</u> Permite a CONAVI adaptar rápidamente la normativa técnica a las necesidades de los proyectos, agilizando la implementación de mejoras tecnológicas y procedimientos. En conclusión, las modificaciones propuestas buscan otorgar a CONAVI una mayor capacidad de gestión y autonomía en la ejecución de proyectos de infraestructura vial, reducir la burocracia y agilizar la obtención de permisos ambientales, y fortalecer la coordinación entre entidades involucradas en la obra pública. Con estos cambios, se espera mejorar la eficiencia y respuesta ante las necesidades de infraestructura del país.” Indican que “La Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad No.7798 del 30 de abril de 1998, en el artículo 3 establece que este es un órgano de desconcentración máxima con personalidad jurídica
--	--	---

		<i>instrumental, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes; razón por la cual, se recomienda valorar una modificación del artículo 7 de dicho proyecto en relación a la clasificación funcional y competencias, en el entendido que bajo el Principio de Coordinación Administrativa, este Consejo Nacional de Vialidad, en virtud de sus competencias conferidas pueda concertar los convenios y contratos que sean necesarios para cumplir con sus funciones, de conformidad con lo establecido en el numeral 7 literal 7.1.2 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Nacional de Vialidad, en concordancia con el artículo 2 inciso “f” de la Ley General de Contratación Pública No. 9986, que reza: “(...) f) Los convenios de colaboración entre entes de derecho público, entendidos como aquellos acuerdos que se realizan dentro del ámbito de competencia legal de cada sujeto, donde hay paridad entre las obligaciones de las partes y se busca un mismo fin común (...)”. Lo anterior, en aras que dichos convenios o contratos no deban ser sometidos a aprobación del Ente Ministerial, y que sean valorados y aprobados por el Consejo de Administración del CONAVI, toda vez, que el presidente de dicho Órgano Colegiado esta representado por el Ministro del MOPT.”</i> Concluyen indicando que es fundamental que se tomen en cuenta las recomendaciones y observaciones dadas, esto para que el proyecto sea viable.
Municipalidad de Sarchí	MS-SCM-AC-0140-2024 / 14 de marzo 2024	Apoyan el proyecto.
Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA)	DE-0252—04-2024 / 1 de abril 2024	Presentan las siguientes observaciones respecto a los siguientes artículos: <i>“ARTÍCULO 4- Coordinación para la adecuada funcionalidad de la red vial del país. (...) El artículo 4 hace referencia a un Decreto Ejecutivo, siendo una norma de rango inferior a una Ley, por técnica legal no es recomendable citar normas de menor rango, puesto que en caso de que el ejecutivo decida derogar la norma, la ley quedaría con su contenido vacío, lo anterior en concordancia con el Principio de Jerarquía de las Normas. Por otro lado, el titulo no refleja el</i>

		contenido del artículo puesto que busca una coordinación entre los entes estatales competentes en vialidad, con los entes que se encargan de la planificación urbana, por lo que se recomienda modificar ya que debe reflejar el contenido de la disposición. Por otro lado, se indica que la Secretaría de Planificación Sectorial deberá efectuar las acciones de coordinación que sean necesarias con las instancias a cargo de la planificación urbana nacional y los gobiernos locales, sin embargo, surge la duda si el MOPT actualmente cuenta con la capacidad instalada y capacidades para cumplir con dicha labor.” “ARTÍCULO 5- Rectoría técnica. (...) Los deberes descritos en esta norma deben efectuarse de forma sistemática y permanente. Se recomienda incluir en el artículo 2, la definición de Rectoría Técnica.” “ARTÍCULO 6- Investigación, innovación e implantación de tecnologías en materia de gestión de la infraestructura vial. (...) Surge la duda si el Laboratorio de Materiales del MOPT se encuentra debidamente equipado y preparado para cumplir con las tareas de investigación, innovación e implementación de tecnología en la materia de gestión de infraestructura vial.” “ARTÍCULO 8- Integración de la red vial nacional. (...) Indica que la Red Vial Estratégica permite la interconexión entre el Sistema de Ciudades y hace remisión al Plan de Desarrollo Urbano, pero, como se indicó previamente, estamos ante un Proyecto de Ley por lo que su articulado no debería hacer referencia a normas de rango inferior, como es el caso de la Política de Desarrollo Urbano y su Plan de acción, que fueron oficializados por medio de un Decreto Ejecutivo, además el proyecto de ley no considera que dicho plan fue derogado por el Decreto Ejecutivo No. 43467-MP-MIVAH-MINAE-PLAN-MOPT, que oficializó la Política Nacional del Hábitat y Creación del Sistema Nacional del Hábitat, el cual se publicó en La Gaceta No. 169 del 14 de setiembre del 2023. Por lo anterior, se recomienda agregar en las definiciones lo que se debe entender por Sistemas de Ciudades y eliminar la referencia del Plan de Desarrollo Urbano.” “ARTÍCULO 9- Red vial cantona. (...) <u>“A partir de esta clasificación funcional general de la red vial, las</u>
--	--	---

		<u>municipalidades concretarán, mediante sus planes reguladores, la funcionalidad de las vías municipales, de acuerdo con su relación con la zonificación de uso de suelo y otros criterios de planificación urbana.”</u> (Lo Subrayado no es del original) Dicha disposición no contempla los planes reguladores que no tienen incluido la funcionalidad de las vías, y el proyecto de Ley no contempla un transitorio para dicha incorporación o si será obligatorio para los planes reguladores que se aprueben después de promulgado el presente proyecto de ley.” “ARTÍCULO 13- Uso temporal de terrenos privados como vías. (...) La disposición propuesta no es posible de aplicar hasta que la Administración respectiva oficialice y publique la metodología de indemnización, por lo que se recomienda establecer dicho aspecto en el artículo propuesto o bien determinar en el transitorio.” ” ARTÍCULO 14- Registro Vial. (...) Se recomienda incluir en el Proyecto de Ley el uso de tecnologías como la de Gemelos Digitales que es un modelo virtual de la infraestructura vial, que abracaría el ciclo de vida del activo. Por otro lado, el artículo incluye la obligación de las municipalidades de efectuar el inventario vial de la red vial cantonal, pero no se indica plazos ni financiamiento; por lo que la propuesta podría caer en la inoperancia. Convendría hacerse la pregunta sobre si procedería gestionar un préstamo para manejar todo esto de una forma unificada y pronta.” “ARTÍCULO 17- Vías peatonales. (...) el uso de las vías peatonales se encuentra restringido o prohibido para los otros usos de transporte, sin embargo, el proyecto de ley propuesto no guarda concordancia con dicha disposición ya que habilita el uso de estas vías para varios aspectos y no se incluye una modificación en la Ley de Movilidad Peatonal; causando una contradicción entre ambas normas, por lo que se recomienda considerar lo regulado por la ley señalada, para brindar seguridad jurídica y no provocar contradicciones entre dos leyes. Tampoco el Proyecto de Ley, consideró las excepciones previstas en la Ley de Comercio al Aire Libre, Ley No. 10126.” “ARTÍCULO 18- Construcción y mantenimiento de las aceras. (...) La Ley de Movilidad Peatonal, consideró
--	--	---

		<i>varios aspectos en relación con el mantenimiento de las aceras, y el Proyecto de Ley no considera dichas disposiciones, por lo que se recomienda armonizar con dicha norma que se encuentra vigente y regula los mismos aspectos.”</i> <i>“ARTÍCULO 28- Utilidad pública de la red vial estratégica. (...) La Ley General de Caminos Público vigente, Ley No.5060 declara 50 metros la declaración de utilidad pública la franja del terreno con un derecho de vía, sin embargo, el proyecto de Ley propone aumentar a 100 metros, y no se incluye una justificación en la exposición de motivos, por lo que se cuestiona si hay sustento técnico para dicho aumento. Ahora bien, la frase "otras fajas de terreno que fueran necesarias para efectuar ampliaciones", es muy general por lo que se recomienda delimitar para brindar seguridad jurídica.”</i> <i>“ARTÍCULO 29- Áreas reservadas para vías públicas. (...) En relación con el inciso b) y c) la Ley General de Caminos Públicos vigente, fijaba un tope para la construcción de vías públicas en que el Estado tendría derecho a utilizar sin indemnización alguna de un 12%, el Proyecto de Ley elimina el límite y queda a determinación de la Administración Pública, lo que podría ser inconstitucional ya que podría violentar el Derecho tutelado en el artículo 45 de la Constitución Política, ya que se debería demostrar el porcentaje sin indemnizar por medio de criterios técnicos que permitan comprobar el interés público.”</i> <i>“ARTÍCULO 36- Obligaciones de los poseedores de inmuebles adyacentes al derecho de vía. (...) En relación con el inciso b), se recomienda indicar la obligación de la Administración de notificar al poseedor del bien inmueble para cumplir con la limpieza de la vegetación. En relación con el inciso d), es necesario que se le dé la competencia de reglamentación y tasación a un tercer ente que no sea el MOPT ni la Municipalidad, ya que sí el cálculo es realizado por el encargado de la construcción de las obras sería juez y parte; ya que el promotor de las obras en la vía pública podría perder la objetividad y promover que los beneficiados de la infraestructura paguen cuotas altas. En este mismo sentido, es importante que se establezca una diferenciación para las personas que tienen bajos ingresos ya que el</i>
--	--	---

		<i>cobro del porcentaje del incremento de la plusvalía del inmueble podría tener efectos adversos para esta población como ser expulsados de las ciudades al no poder pagar dicho tributo. Por lo que, se recomienda mejorar dicha disposición, estableciendo mejoras significativas en el cobro y las excepciones de este.”</i> <i>“Artículos 38 y 39. (...) Con relación a adquirir la franja de un proyecto futuro, en el artículo 38, podría afectar o atrasar un proyecto privado, ya que no se establece un tiempo máximo para realizar dicha compra, por lo que conviene definir procedimientos y plazos que apliquen al ente público, con el fin de no atrasar o afectar a proyectos privados, o bien establecer el tiempo máximo y que el procedimiento sea definido por reglamento. Se recomienda mejorar la redacción del artículo 39, para que se señale que el proceso de otorgamiento de alineamiento no debe atrasarse, mientras el MOPT hace el estudio sobre las obras que podrían existir o sobre definir si existen recursos para la compra. También debe ser claro que en el plano no deberán hacerse anotaciones que restrinjan el uso de la propiedad privada.”</i> <i>“ARTÍCULO 43- Obras a desarrollar en el derecho de vía por prestatarios de servicios públicos o de telecomunicaciones. (...) La obligación de solicitar el permiso al MOPT o a la Municipalidad para la colocación de servicios públicos puede encarecer y retrasar los procesos de construcción, afectando directamente al ciudadano que se encuentre realizando una construcción que requiera de dichos servicios, lo que iría en contra de los principios tutelados en la Ley de Protección al Ciudadano del Exceso de Requisitos y Trámites Administrativos, Ley No. 8220. Adicionalmente, se recomienda aclarar en el cuarto párrafo la frase “conforme a las especificaciones técnicas correspondientes”, debido a que no queda claro de donde obtiene esas especificaciones el sujeto obligado.”</i> <i>“ARTÍCULO 50- Registro histórico de la información de los proyectos de infraestructura vial. (...) Se recomienda que el registro de la información se realice en el Sistema Nacional de Inversión Pública, el cual fue oficializado por medio de la Ley No. 10441 publicada en La Gaceta No. 55 del 22 de marzo del 2024. Esta inclusión permitiría que el desarrollo de</i>
--	--	--

		<i>infraestructura en el futuro pueda contar con la información de proyectos relacionados, que permitan gestionar el riesgo de mejor forma y contar con información de forma más certera y eficiente. Por otro lado, tanto este artículo, como el 44 propuesto regulan un escenario ideal, sin embargo, se recomienda evaluar la viabilidad de que las instituciones logren contar con dichos instrumentos de planificación, ya que es bien sabido que existen impedimentos económicos, físicos y técnicos para lograrlo, obstáculos que conviene valorar para ser vencidos.”</i> <i>“ARTÍCULO 53- Sistema de gestión de activos viales. (...) Se recomienda analizar las implicaciones de un Sistema de Administración de Activos Viales porque podría generar mayores costos al Estado y aumentar el aparato estatal. Además, de generar trámites innecesarios al ciudadano.”</i> <i>“ARTÍCULO 57- Instrumentos de planificación de la infraestructura vial en la red vial cantonal y su jerarquía. (...) Se recomienda considerar lo previsto por el artículo 8 de la Ley de Movilidad Peatona (...).”</i> <i>“ARTÍCULO 55- Datos para la planificación de infraestructura vial nacional. (...) Se recomienda incluir literalmente la obligación de la Administración Pública de entregar la información a los entes u organizaciones que lo requieran ya que son datos públicos, y que conste en el Sistema Nacional de Inversión Pública.”</i> <i>“ARTÍCULOS 58, 59, 60 y 61. (...) Se recomienda incluir la obligación, para las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial, de cumplir con el conjunto de normas, principios, métodos, instrumentos, procedimientos y procesos que engloba el Sistema Nacional de Inversión Pública, conforme la Ley No. 10441. Además, las fases propuestas son: formulación, programación, presupuestación y ejecución de los proyectos, y se recomienda incluir las fases de operación para los proyectos que se desarrollan bajo la figura de concesión.”</i> <i>“ARTÍCULO 59- Identificación del proyecto con los instrumentos de planificación. (...) Se recomienda que los estudios de prevención propuesto por las instituciones a cargo de la gestión de infraestructura vial de la red vial nacional se encuentren en el Sistema Nacional de Inversión Pública.”</i>
--	--	--

		<i>“ARTÍCULO 60- Recursos para actividades de planificación. (...) Se recomienda vincular con el artículo 10 de la Ley No. 10441”</i> <i>“ARTÍCULO 61- Información a la Secretaría de Planificación Sectorial. (...) Los estudios de prevención deben constar en el Sistema Nacional de Inversión Pública, conforme la Ley No. 10441.”</i> Concluyen que el proyecto es viable en el tanto se tomen en cuenta las recomendaciones dadas.
Municipalidad de San José	DSM-3594-2024 / 25 de abril 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Corredores	MC-SCM-ACUERDOS-190-2024 / 12 de marzo 2024	Apoyan el proyecto.
Contraloría General de la República (CGR)	06835 DFOE-CIU-0191 / 24 de marzo 2024	Presenta los siguientes comentarios y observaciones respecto al articulado: <i>“Sobre el Laboratorio de Materiales. La reforma plantea en el artículo 6 que el MOPT a través de su Laboratorio de Materiales “deberá ejecutar, promover y fomentar la investigación, la innovación e implantación de nuevas tecnologías en materia de gestión de la infraestructura vial, para lo cual contará con la colaboración de los órganos adscritos a dicho Ministerio, que tengan competencia en esa materia, o de otras instituciones públicas u organizaciones que deseen efectuar aportes en este campo.” Al respecto, la Ley 8114 en su artículo 6 establece como funciones del Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (LANAMME) (...) De conformidad con lo anterior, y siendo que ambos Laboratorios tendrían funciones parecidas, la propuesta no es clara en definir bajo cuáles escenarios actuaría el Laboratorio del MOPT y bajo cuales el LANAMME UCR, siendo necesario indicar que resulta necesaria la claridad en cuanto a estructuras y roles de estos Laboratorios, teniendo en cuenta las funciones de cada uno de ellos y procurando un uso racional de los recursos para que no se dupliquen estructuras, pero que en cualquier caso se cuente con el personal idóneo y suficiente para el cumplimiento de las funciones. Considerando lo indicado, esta CGR ha recalcado¹ la necesidad de promover la articulación del aparato estatal, mediante acciones que eviten la duplicidad en el ejercicio de sus funciones y el</i>

		<i>consecuente desaprovechamiento de la Hacienda Pública, de forma tal que un óptimo diseño permitiría, entre otras cosas, incrementar la seguridad jurídica, minimizar los costos de transacción de las actividades económicas, maximizar la eficiencia de la gestión pública y crear las condiciones necesarias para la transferencia y la participación ciudadana.”</i> Respecto a la implementación del sistema de administración de carreteras indica que la Contraloría General ha señalado que actualmente no existe un proceso estratégico y sistemático para optimizar la conservación de la red vial nacional (RVN), lo que resulta en una planificación débil y una gestión reactiva. Se destaca la necesidad de implementar un Sistema de Administración de Carreteras, contemplado en la Ley del CONAVI, que permita prever el deterioro de los activos viales y tomar decisiones informadas sobre la asignación de recursos. El proyecto de ley en discusión propone transferir la responsabilidad de este sistema del CONAVI al MOPT. Sin embargo, esto podría fragmentar funciones y no considerar que el sistema es fundamental para que el CONAVI cumpla con su mandato de gestionar la infraestructura vial. Se argumenta que la gestión de activos de transporte es un proceso estratégico que debe ser claro en términos de competencias y organización. El éxito de este sistema depende de la interacción entre el recurso humano, tecnológico y organizacional, y del liderazgo institucional. Se sugiere que el MOPT coordine entre las instituciones involucradas y que la reforma incluya un plazo para la implementación del sistema, así como la participación de órganos técnicos en su desarrollo. Respecto a la rectoría en la administración y gestión de la red vial terrestre de Costa Rica indican que la reforma propone que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) sea el rector en la administración y gestión de la red vial terrestre de Costa Rica, mientras que los gobiernos locales mantendrán autonomía sobre la red vial cantonal. Sin embargo, el MOPT ya tiene por ley la responsabilidad de planificar la construcción y conservación de las
--	--	---

		carreteras nacionales. El proyecto asigna al ministro la dirección y coordinación de los órganos adscritos al MOPT, pero esto podría generar confusión sobre el marco normativo actual y la posible concentración de poder en el ministro. La Contraloría General advierte que es fundamental aclarar las competencias y responsabilidades de los distintos actores públicos en la gestión de la infraestructura vial para evitar un marco legal ambiguo. Además, se destaca la necesidad de armonizar las normas existentes que regulan la red vial nacional, para evitar la coexistencia de estructuras paralelas que puedan afectar el uso eficiente de los recursos y la calidad de los servicios públicos. El Plan Nacional de Transportes 2011-2035 también señala la urgencia de modificar la Ley General de Caminos Públicos y establecer un enfoque integral para la gestión y financiación de la red vial, algo que el proyecto actual no aborda adecuadamente. De la planificación de la infraestructura vial nacional y cantonal concluye que la reforma en los artículos 54 y 58 establece que la planificación de proyectos viales incluirá estudios de prefactibilidad, factibilidad técnica y financiera, ingeniería básica y anteproyectos. También se indica que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) debe emitir y actualizar de manera permanente la normativa técnica relacionada con estas fases. Sin embargo, se destaca que el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), ahora con rango de ley, ya establece las normas técnicas para las distintas fases de los proyectos de inversión pública. Por lo tanto, se recomienda que el proyecto de ley sobre infraestructura vial esté alineado con los términos del SNIP, dado que este sistema es fundamental para optimizar los proyectos de inversión y mejorar los beneficios económicos y sociales para la ciudadanía. Cualquier normativa técnica del MOPT debe considerar las normas del SNIP. De las obras de infraestructura vial que requieran la intervención de cauces de dominio público menciona que el artículo 66 sobre obras de infraestructura vial que afectan cauces de dominio público establece que las instituciones públicas no necesitarán permisos
--	--	--

		para obras como puentes y muros de contención, solo requiriendo una comunicación previa al Ministerio de Ambiente y Energía con la justificación técnica correspondiente. Esto implica una exoneración del cumplimiento de la normativa ambiental y de las Normas Técnicas de Inversión Pública, como el SNIP, que garantizan un análisis y viabilidad ambiental en las fases de pre-inversión e inversión. Asimismo, el artículo 64 permite la remoción de obstáculos en el derecho de vía durante las obras sin autorización, lo que también podría eludir la normativa ambiental y forestal. Respecto a la ubicación e instalación de servicios públicos y de telecomunicaciones en el derecho de vía - relocalización de servicios indica que el artículo 47 sobre la relocalización de servicios públicos y de telecomunicaciones establece que estas entidades son responsables de trasladar sus servicios cuando se realicen obras de infraestructura vial. El MOPT o el gobierno local deberá comunicarles con anticipación para facilitar la planificación del traslado. Sin embargo, el Órgano Contralor ha identificado problemas en la planificación de estos traslados, que suelen causar suspensiones de proyectos y aumentos en los costos. La reforma no especifica las condiciones necesarias para que los prestatarios puedan presupuestar y ejecutar la relocalización sin afectar el avance del proyecto, lo que podría perpetuar malas prácticas. Además, no se establecen claramente las obligaciones de los entes responsables desde la formulación de los planes de inversión, lo que es crucial para asegurar el cumplimiento de plazos, presupuesto y calidad. Se sugiere considerar lo dispuesto en la Ley General de Contratación Pública sobre la necesidad de un plan integrado y coordinado entre las distintas entidades. De las obligaciones de los poseedores de inmuebles adyacentes al derecho de vía menciona que el artículo 36 del proyecto de ley establece que los propietarios de inmuebles adyacentes al derecho de vía deben permitir el paso de aguas de los caminos según la topografía del terreno. La Contraloría General subraya la necesidad de que los proyectos viales
--	--	---

		incluyan estudios de pre-inversión completos y conforme a la normativa técnica. Estos estudios deben garantizar el diseño adecuado de sistemas de drenaje en las carreteras, lo cual es crucial para la durabilidad de las inversiones públicas y para proteger tanto la infraestructura vial como el entorno circundante.
Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL)	DE-034-03-2024 / 8 de marzo 2024	No se refieren al proyecto.
Instituto de Fomento y Asesoría Municipal	JD-AC-085-24 / 23 de mayo 2024	No se refieren al proyecto.
Municipalidad de Alajuela	MA-SCM-477-2024 / 6 de marzo 2024	Apoyan el proyecto.
Ministerio de Hacienda	HM-DM-OF-0606-2024 / 6 de mayo 2024	Indican lo siguiente respecto al artículo 42 “(...)el artículo 42 del proyecto de ley propone una contratación directa en los casos de permuta y un procedimiento especial para la venta de sobrantes de bienes inmuebles adquiridos para algún fin de utilidad pública y que se haya hecho innecesarios para ese fin, el cual establece un orden de prioridad y de descarte de los sujetos que pueden estar interesados en adquirir esos bienes, siempre que manifiesten su interés en adquirirlos, por tratarse de los dueños, sus causahabientes o los colindantes. <u>En estos supuestos planteados por la iniciativa legislativa no aplicará la LGCP, salvo que existan más de un colindante interesado en comprar en cuyo caso se debe tramitar el procedimiento de remate que regula la LGCP, excepto lo relativo a la invitación que se hará únicamente a los colindantes que manifestaron su interés.</u> (...) Así las cosas, antes de emitir algunas consideraciones sobre el artículo 42, se hace necesario contextualizar el alcance de la Ley General de Contratación Pública, en adelante LGCP. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la LGCP, a partir del 1 de diciembre de 2022, este marco regulatorio se aplica a todas las actividades contractuales que utilicen parcial o totalmente fondos públicos, independientemente de la naturaleza del sujeto comprador (criterio objetivo). Al proponerse y aplicarse un ámbito omnicomprensivo y único en la LGCP, se derogaron expresamente otros regímenes de contratación que tenían sustento en una normativa

		<i>especial y que operaban de manera paralela a la Ley de Contratación Administrativa, derogada por la LGCP. Si bien la LGCP aplica a todas las contrataciones en las que medien parcial o totalmente fondos públicos, por su particularidad o su naturaleza, pueden existir situaciones a las que no les es aplicable esta ley debido a que resulta incompatible su utilización y, por lo tanto, estén excluidas de su alcance por estar expresamente indicado de esa manera en la LGCP, o por así considerarlo una ley especial que surja con posterioridad a la LGCP. De ahí que el legislador puede establecer, al determinar la existencia de una situación que requiere un tratamiento diferenciado a lo previsto en la LGCP, disposiciones distintas y especiales a las contenidas en ese marco legal de aplicación general, tal y como podría ser la situación que origina la regulación del artículo 42 del proyecto propuesto, cuya justificación considera este Despacho resulta razonable y proporcional a los intereses públicos y a los principios de la contratación pública y de la administración financiera de los recursos públicos; por lo que de coincidir los señores diputados con dicho criterio, es menester realizar, para lo que corresponda, las siguientes precisiones y consideraciones sobre la redacción propuesta del artículo 42. De considerarse consecuente la propuesta con la voluntad legislativa, se sugiere que expresamente se indique en el artículo de cita la exclusión a la LGCP, específicamente en los supuestos a los que no les resultaría aplicable, sean:</i> <i>“Con respecto a la venta, la Administración comunicará su interés de venderlo mediante un aviso en el diario oficial La Gaceta, para que el dueño original o sus causahabientes, así como los colindantes del inmueble, manifiesten por escrito, en el plazo que otorgue la Administración, si tienen interés en comprarlo. Se le dará prioridad al dueño original o a sus causahabientes en la venta, la cual se efectuará de manera directa. Si estos no manifestaren en el plazo otorgado interés en comprar, se le venderá al colindante. (...)” Y “(...) En caso de que no se concretara ninguno de los procesos antes descritos, los terrenos urbanos sobrantes podrán ser ofrecidos a las entidades autorizadas del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda, a fin de que analicen la</i>
--	--	--

		<i>viabilidad técnica de adquirirlos para proyectos de vivienda. En este caso, de existir interés, se podrá realizar una venta directa o una donación a los gobiernos locales u otra institución pública para cumplir con los fines de dicha institución”; lo anterior brindará mayor claridad, certeza y seguridad jurídica a los operadores de la norma. En este último supuesto, debe recordarse que de acuerdo con el artículo 75 de la LGCP, el contrato de donación de un bien inmueble debe observar determinadas actuaciones por lo que se recomienda incluir en el artículo 42 de la propuesta que en caso de la donación ésta se realizará en los términos de la LGCP. Por otra parte, debe hacerse referencia a la Ley General de Contratación Pública y no a la Ley de Contratación Administrativa, la cual está derogada. Así mismo, en el texto del artículo debe hacerse referencia al remate y no a la subasta pública, ya que a pesar de que la dinámica se asocie al mecanismo de subasta, lo cierto es que, desde la terminología técnica en materia de contratación pública que utiliza la LGCP, lo adecuado es citar la figura del remate, toda vez que es el procedimiento destinado para tramitar la venta de bienes muebles o inmuebles, de acuerdo con lo establecido en el artículo 64 de la LGCP, de esta manera ambas normas serán congruentes con las denominaciones y evitará que se generen confusiones en su aplicación por los términos descritos.</i> <i>En este mismo orden de ideas, con la finalidad de ser congruente con la terminología técnica utilizada en la LGCP <u>debe modificarse la referencia que se hace en el artículo 42 de “proceso de remate” a “procedimiento de remate”</u>. También se recomienda valorar si en el párrafo “Si el Sistema Financiero Nacional para la Vivienda no manifestara interés en la compra, la venta se efectuará mediante subasta pública, según los procedimientos establecidos en la Ley de Contratación Administrativa”, <u>debe ser incorporada la figura de la donación con el fin de que sea congruente con los supuestos previstos en el párrafo anterior, a saber: “En este caso, de existir interés, se podrá realizar una venta directa o una donación a los gobiernos locales u otra institución pública para cumplir con los fines de dicha institución”</u>. Finalmente,</i>
--	--	---

		<i>debe recordarse que para una adecuada aplicación, interpretación o integración de normas en materia de contratación pública debe seguirse el orden de la jerarquía de las fuentes regulado en el artículo 5 de la LGCP, a saber: a) Constitución Política; b) Instrumentos internacionales; c) Ley General de Contratación Pública; d) Ley 6227, Ley General de la Administración Pública, de 2 de mayo de 1978; e) Otras leyes; f) Reglamento de la Ley General de Contratación Pública; g) Otros decretos ejecutivos y reglamentos; h) La normativa técnica aplicable según el objeto de la contratación; i) El pliego de condiciones y; j) El contrato respectivo.”</i>
Municipalidad de San Isidro de Heredia	MSIH-CM-SCM-165-2024 / 11 de marzo 2024	No se refieren al proyecto.
Municipalidad de Río Cuarto	OF-CM-050-2024 / 13 de marzo 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Coto Brus	MCB-CM-130-2024 / 12 de marzo 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Siquirres	SC-336-2024 / 13 de abril 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Santa Cruz	SM-0470-Ord-12-2024 / 2 de abril 2024	No se refieren al proyecto.
Municipalidad de Belén	2609/2024 / 30 de abril 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Nandayure	SCM.LC 16-201-2024 / 6 de marzo 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Grecia	SEC-6253-2024 / 8 de marzo 2024	Apoyan el expediente.
Municipalidad de Goicochea	Sin número de oficio / 9 de julio 2024	Apoyan el proyecto.
Municipalidad de Pococí	SMP-374-2024 / 18 de marzo 2024	No se refieren al proyecto.
Municipalidad de Curridabat	MC-CM 0085-03-2024 / 13 de marzo 2024	Apoyan el expediente.

Municipalidad de Atenas	MAT-CM-526-2024-1 / 5 de noviembre 2024	No apoyan el proyecto, indican lo siguiente: “Nos oponemos de manera expresa al proyecto de ley, porque afecta directa o indirectamente la autonomía, finanzas y capacidades de la municipalidad de Atenas. (...)”
-------------------------	---	--

IV. AUDIENCIAS REALIZADAS:

Al momento de elaboración del presente dictamen, no se contó con audiencias ejecutadas en el trámite del proyecto de ley.

V. INFORME DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS, REFERENCIAS Y SERVICIOS TÉCNICOS:

A la fecha de elaboración de este dictamen no se contó con el Informe Técnico del Departamento de Servicios Técnicos, situación que es comprensible tomando en cuenta la alta carga de trabajo que se tiene en esa instancia técnica. No obstante, se consideró oportuno continuar el trámite del proyecto de ley considerando respuestas recibidas de diferentes entes.

VI. CONSIDERACIONES DE FONDO:

La iniciativa pretende fortalecer el sistema normativo con el que la nación cuenta actualmente en materia de vías públicas respecto a cuanta organización y desarrollo estas requieran. Lo anterior mediante una jerarquización de estas en categorías como red vial estratégica y complementaria, mediante dicha organización se pretende establecer diversas obligaciones a ciertas instituciones públicas competentes en la materia para la planificación y construcción de infraestructura, sin embargo, al realizarse un análisis y estudio de los criterios recibidos por instituciones, los cuales se encuentran presentes en el informe, la organización puede llegar a representar graves dificultades de aplicación legal.

Por lo que, podemos apreciar que la actualización a la normativa en materia de modernización de la red vial pretendida en este expediente no es la vía legal adecuada, ni operativamente viable. De lo anterior cabe traer a colación los comentarios de instituciones como el Ministerio de Hacienda, que en su exposición deja en claro como los procesos de contratación, permuta, entre otros, de los bienes inmuebles no les son aplicables a la Ley General de Contratación Pública, por lo que en consecuencia no les permitirá aplicarse en un contexto de contratación pública. Sobre el mismo orden de ideas resulta primordial hacer mención a lo expuesto por la Contraloría General de la República, que además de exponer la falta de claridad que tiene el expediente respecto a cuales instituciones serían las responsables de actuar bajo los cientos de supuestos que podrían llegar a darse en un contexto de red vial, de los cuales los primordiales no se contemplan

en la normativa de la iniciativa en discusión, presentando una fuerte crítica a la implementación del sistema de administración de carreteras, por cuanto dicha institución indica que no existe un proceso sistemático para la optimización de la conservación del sistema dentro de la iniciativa, y que no cumple con los requisitos ya expuestos en la ley del CONAVI, además de que pretende transferir responsabilidades del sistema al MOPT quitándosela así a los Consejos creados para atenderlas, sin embargo no se contempla la seria fragmentación de funciones, retrasos y retrocesos que esto puede significar para la gestión de los activos y la estrategia que se trata de implementar. Esto entre otros aspectos en lo que el proyecto carece de una implementación adecuada al sistema, como la colocación de elementos públicos o de telecomunicación en las vías, las obras de infraestructura vial que requieran la intervención de cauces de dominio público, entre otros.

Cabe recalcar lo indicado por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), en donde señalan que la iniciativa no presenta concordancia con el Plan Nacional de Transportes 2011-2035, siendo este mismo por el cual se rigen y apuntan sus esfuerzos como institución y todos sus diferentes entes adscritos, asimismo recaen que la aplicación de la iniciativa representaría un retroceso en cuanto al trabajo que se ha realizado conforme al plan. Asimismo, indican que la iniciativa carece de una correcta distribución de funciones y presupuestos a los consejos de la institución por lo que únicamente vendría a generar un prejuicio a la misma.

Por estas razones, la Comisión concluye que carece de un sentido práctico aplicable al sistema vial costarricense actual, el implementarlo aún y cuando se le apliquen las diversas recomendaciones que brindaron las instituciones competentes en la materia representaría un serio peligro y retroceso al sistema vial y organizacional en la materia para Costa Rica, se recomienda emitir un voto negativo, priorizando el respeto a los derechos constitucionales, la eficiencia administrativa.

VII. RECOMENDACIONES FINALES:

Una vez analizado el texto del presente proyecto y con fundamento en las consideraciones finales antes indicadas, los suscritos diputados rendimos Dictamen Negativo de Mayoría sobre este proyecto, y recomendamos al Plenario Legislativo su archivo.

DADO EN LA SALA DE SESIONES DE LA COMISIÓN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA (EXPEDIENTE 23.144) DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA A LOS VEINTICUATRO DÍAS DEL MES DE MARZO DEL AÑO DOS MIL VEINTICINCO.

LUIS DIEGO VARGAS RODRIGUEZ

CAROLINA DELGADO RAMIREZ

ALEJANDRO PACHECO CASTRO

ANTONIO ORTEGA GUTIERREZ

DANIEL G. VARGAS QUIROS

JOSE FRANCISCO NICOLÁS ALVARADO

YONDER SALAS DURÁN