

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**LEY PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL TRÁNSITO Y LA EJECUCIÓN
EFICIENTE DE OBRAS VIALES MEDIANTE EL USO ESTRATÉGICO DE LOS
RECURSOS DE PEAJE**

**MANGEL MC LEAN VILLALOBOS
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N°25.604

PROYECTO DE LEY

LEY PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL TRÁNSITO Y LA EJECUCIÓN EFICIENTE DE OBRAS VIALES MEDIANTE EL USO ESTRATÉGICO DE LOS RECURSOS DE PEAJE

Expediente N.º25.604

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

La infraestructura vial nacional enfrenta desafíos estructurales que limitan la continuidad del tránsito en corredores estratégicos del país, especialmente en aquellos que presentan condiciones geográficas y climáticas complejas. Estas limitaciones afectan no solo la movilidad de las personas, sino también la prestación continua del servicio público de transporte, la competitividad nacional y el desarrollo económico.

El Informe Estado de la Nación 2025 confirma que la inversión en infraestructura de transportes en Costa Rica es baja, insuficiente y continúa decreciendo. Según dicho informe, en el período 2014-2024 la inversión promedio fue de apenas 0,78% del PIB, de los cuales solo 0,25 puntos porcentuales se destinaron a mantenimiento. Además, desde el año 2020 se registra una caída adicional, especialmente en este último rubro.

Esta inversión resulta claramente insuficiente frente a los requerimientos del país, estimados en al menos 1,56% del PIB anual y hasta 3,99% del PIB, según el Plan Nacional de Transportes. Lo anterior evidencia una brecha estructural significativa que limita la capacidad del Estado para atender, de manera oportuna, obras indispensables para la seguridad vial, la conectividad territorial y la continuidad del servicio público.

Como consecuencia, el país enfrenta altos costos económicos. El Informe Estado de la Nación 2025 señala que los costos asociados a la problemática del transporte derivados de la insuficiente inversión y la deficiente gestión de la infraestructura alcanzaron aproximadamente el 1,58% del PIB en 2024, lo que impacta negativamente la eficiencia de la movilidad, la competitividad y la calidad de vida de la población.¹

Esta situación se agrava porque la estabilidad fiscal se ha logrado, en parte, mediante la reducción del financiamiento de la inversión pública y de capital, lo que ha provocado una desatención de condiciones habilitadoras del crecimiento, como la infraestructura física. Esto limita el potencial de desarrollo económico del país y profundiza las brechas territoriales y productivas.

En este contexto, la Ruta Nacional N.º 32, particularmente en el sector del Cerro Zurquí, constituye uno de los puntos más críticos y vulnerables de la red vial nacional, pero también uno de los más estratégicos para el desarrollo económico del país.

¹ Consultado el 23 de abril del 2025. Sitio Web: <https://estadonacion.or.cr/?informes=estado-de-la-nacion-2025>

No obstante, las condiciones geográficas y climáticas de la zona marcadas por altos niveles de precipitación, suelos inestables y una elevada susceptibilidad a deslizamientos han provocado cierres recurrentes de la vía, tanto de carácter preventivo como por emergencias. Esta situación afecta de manera directa la continuidad del servicio público de transporte, genera pérdidas económicas millonarias y debilita la competitividad nacional, al interrumpir las cadenas logísticas y el flujo constante de mercancías hacia los principales puertos del país.

El Informe Estado de la Nación 2025 advierte que la inversión en infraestructura de transportes constituye una condición habilitadora fundamental para el crecimiento económico sostenido e inclusivo y para el cierre de las brechas territoriales y productivas. Asimismo, señala que la insuficiente inversión en infraestructura afecta con mayor severidad a los territorios con mayores rezagos, profundizando las desigualdades existentes y limitando las oportunidades de crecimiento económico y bienestar social de sus habitantes. Por ello, la priorización de inversiones en corredores estratégicos como la Ruta Nacional N.º 32 no solo responde a criterios de competitividad, seguridad vial y continuidad del servicio público, sino también a la necesidad de fortalecer la integración territorial, impulsar un crecimiento regional más equilibrado y contribuir al cierre de las brechas económicas y sociales que persisten en diversas zonas del país.

La ruta N.º 32 evidencia la existencia de un problema estructural que requiere una intervención urgente, sostenida y técnicamente adecuada, orientada a garantizar la seguridad vial, la continuidad operativa de esta ruta estratégica y la protección de la actividad productiva nacional.

Los constantes cierres y derrumbes sobre este tramo en específico de la Ruta N.º 32, no solo ponen en riesgo la vida de las personas, si no que provoca el cierre constante de la ruta más importante del país en la cual pasa el 80% de las exportaciones del país, en consecuencia, se generan pérdidas de miles de millones. Solo en 2024 los cierres provocaron pérdidas por \$30 millones². Aunado a esto, el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 estima que para el año 2035, la carga de tráfico total sobre la Ruta 32 será de 1.484 millones toneladas por kilómetro y de 4.000 camiones por día ³.

La jurisprudencia constitucional ha evidenciado que el riesgo que representa la Ruta 32 para la integridad física de las personas no es una mera suposición, sino una realidad innegable respaldada por estadísticas de siniestralidad. Al ser el corredor vial con mayor flujo de vehículos pesados y altas velocidades en el país, cualquier omisión estatal en la implementación de medidas de seguridad se traduce en una amenaza directa y probada contra la vida de los usuarios. Textualmente la Sala afirma en la sentencia citada que;

“...es un hecho público y notorio el inminente peligro que corre la vida de las personas que transitan en dicha zona, es decir, en la ruta 32 o carretera Braulio Carrillo; riesgo

² <https://crhoy.com/nacionales/cierres-en-ruta-32-generaron-perdidas-por-30-millones-en-el-2024/>

³ Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), *Plan Nacional de Transportes: Volumen 1, Anexo 1* (San José, Costa Rica: MOPT), <https://www.mopt.go.cr/sites/default/files/destacados/planificacion-sectorial/documentacion/planes/pnt/volumen-1-anexo-1.pdf>.

anterior que, a través de los años, se ha materializado en accidentes de tránsito con un lamentable saldo de muertes y lesiones de gravedad.”

Tras lo expuesto por la Sala Constitucional, se puede afirmar que el Estado no puede limitarse a reaccionar ante las tragedias ya ocurridas, por el contrario, su deber constitucional le exige anticiparse a los riesgos inherentes a la vida en sociedad. En materia de infraestructura y tránsito, el poder público tiene la obligación ineludible de adoptar, con la debida oportunidad, todas las soluciones técnicas y de ingeniería que sean necesarias para reducir al mínimo posible los peligros que enfrentan los ciudadanos en las vías públicas. En esta misma línea, el Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos en el informe “Pensar en Costa Rica”, del 2025, establece de manera expresa que dentro de los proyectos prioritarios para la red vial nacional debe incluirse la construcción de “túneles falsos” en la Ruta Nacional N.º 32, particularmente en el sector del Cerro Zurquí para evitar siniestros como el ocurrido el 19 de febrero de 2024 cuando pasajeros de un vehículo casi pierden la vida luego de que un derrumbe cayera sobre el vehículo en el que viajaban, específicamente en el tramo antes de llegar al Río Sucio, sentido San José-Limón⁴ como se observa en la figura 2. Las malas condiciones habituales provocan constantemente la caída de árboles y material a lo largo del año generando un peligro latente para la vida de las personas que transitan la ruta.

El Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos en el informe “*Pensar en Costa Rica*”, del 2025, se establece de manera expresa que dentro de los proyectos prioritarios para la red vial nacional debe incluirse la construcción de “túneles falsos” en la Ruta Nacional N.º 32, particularmente en el sector del Cerro Zurquí, dada su condición crítica y los cierres preventivos recurrentes que enfrenta esta vía a lo largo del año. Desde este criterio técnico, se reconoce que este tipo de infraestructura es fundamental para reducir la exposición de la carretera a deslizamientos y caída de material, fenómenos asociados a las condiciones climáticas y geológicas de la zona. Asimismo, los túneles falsos permiten garantizar la continuidad del tránsito en un corredor estratégico para el país, minimizando interrupciones, pérdidas económicas y riesgos para las personas usuarias.⁵

A pesar de la urgencia de estas intervenciones, su ejecución no se ha concretado en la magnitud requerida. Una de las principales razones radica en las limitaciones establecidas en el marco normativo vigente. En particular, la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, N.º 7798, dispone en su artículo 5, inciso f), que los recursos provenientes de la recaudación de la tasa de peaje únicamente pueden ser utilizados en la carretera que genera el respectivo ingreso.

Esta disposición, concebida originalmente para garantizar transparencia y brindar certeza a las personas usuarias sobre el destino de su aporte, se ha convertido en la práctica en una restricción que limita la gestión integral de la red vial nacional. En efecto, impide la redistribución de recursos hacia otros corredores que, aun siendo prioritarios desde el punto de vista técnico, de seguridad y de continuidad del servicio, no cuentan

⁴ https://www.teletica.com/sucesos/video-derrumbe-cae-sobre-carro-en-ruta-32_353037

⁵ Consultado el 22 de abril del 2025. Sitio Web: <https://cfia.or.cr/site/wp-content/uploads/2024/pdf/descargas/informes/proyecto-pensar-en-costa-rica.pdf>

con ingresos suficientes para financiar por sí mismos obras de gran relevancia para el país.

A esta situación también se suma otra limitación relevante. El artículo 6 de la misma ley establece un plazo máximo de contratación que resulta restrictivo para el desarrollo de proyectos bajo esquemas modernos de gestión vial, tales como contratos por niveles de servicio, estándares de desempeño o reciclaje de activos viales, los cuales requieren horizontes de ejecución más amplios para su adecuada estructuración.

Ante este escenario, la presente iniciativa propone introducir ajustes al marco legal vigente que permitan superar las limitaciones expuestas. Por una parte, se plantea ampliar el plazo máximo de contratación del Consejo Nacional de Vialidad en aquellos casos en que se utilicen esquemas de gestión vial moderna. Por otra parte, se propone eliminar la restricción que limita el uso de los recursos provenientes de peajes a la carretera que los genera, con el fin de habilitar una utilización más flexible, solidaria y estratégica de estos fondos dentro de la red vial nacional.

Estas reformas buscan dotar al Estado de herramientas jurídicas que faciliten la ejecución oportuna de obras de alto impacto, como las requeridas en la Ruta Nacional N.º 32 en el sector del Cerro Zurquí, y avanzar hacia una gestión más eficiente, integral y orientada a garantizar la continuidad del tránsito.

Por ello la presente iniciativa de ley contempla la reforma del artículo 6 de la Ley N.º 7798, a fin de ampliar el plazo máximo de contratación del Consejo Nacional de Vialidad en aquellos casos en que se utilicen modelos de gestión vial por niveles de servicio, estándares de desempeño o reciclaje de activos viales. Esta modificación resulta indispensable para garantizar la adecuada estructuración técnica y financiera de este tipo de proyectos, permitiendo que los recursos, una vez habilitados, puedan traducirse efectivamente en obras de alto impacto para el país.

De conformidad con todo lo aquí expuesto, se somete a consideración de las señoras Diputadas y los señores diputados el siguiente proyecto de ley.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

LEY PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL TRÁNSITO Y LA EJECUCIÓN EFICIENTE DE OBRAS VIALES MEDIANTE EL USO ESTRATÉGICO DE LOS RECURSOS DE PEAJE

ARTÍCULO 1- Se reforma el artículo 5 inciso f) de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, N.º 7798, del 29 de mayo de 1998, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 5.- El Consejo Nacional de Vialidad tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

f) Aprobar las vías que integran la red vial nacional y las que operan mediante el sistema de peaje, y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos.

Los recursos provenientes del cobro de peajes podrán ser utilizados en la conservación, mantenimiento, rehabilitación, mejoramiento, construcción y protección de la red vial nacional, conforme a criterios técnicos de priorización y a los instrumentos de planificación del sector transporte, considerando la seguridad vial, la continuidad del servicio público, el impacto económico, la vulnerabilidad de la infraestructura y la relevancia estratégica de los corredores intervenidos.

Cuando los recursos de peaje se destinen a vías distintas de aquella que los genera, dicha utilización se considerará parte integral del servicio público de conservación vial de la red vial nacional, en virtud del carácter integrado, sistémico y solidario de dicha red, como servicio público esencial para el desarrollo económico del país, así como en atención a los principios de eficiencia, continuidad del servicio público y equidad territorial.

A estos efectos, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos deberá adaptar su metodología tarifaria para reconocer el costo integral de la red vial nacional beneficiada, respetando los principios de servicio al costo, equilibrio financiero, proporcionalidad, razonabilidad y no discriminación entre las personas usuarias.

La asignación y ejecución de los recursos deberá garantizar la trazabilidad completa de los fondos, desde su recaudación hasta su aplicación final, y estará sujeta a los mecanismos de control y fiscalización de la Contraloría General de la República y demás órganos competentes.

ARTÍCULO 2- Se reforma el artículo 6 de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, Ley N.º 7798, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 6- Plazos de contratación

El Consejo Nacional de Vialidad podrá celebrar contratos para la ejecución de obras, conservación, mantenimiento y gestión de la red vial nacional. Como regla general, el plazo máximo de contratación será de cinco años.

Sin embargo, cuando se trate de contratos bajo esquemas de gestión vial por niveles de servicio, estándares de desempeño, reciclaje de activos viales u otros modelos de gestión vial debidamente reconocidos en la práctica internacional o en normativa técnica nacional, el plazo podrá extenderse hasta un máximo de doce años, previa justificación técnica debidamente fundamentada en los estudios correspondientes y conforme a lo dispuesto en la Ley de Contratación Pública, N.º 9986, y su reglamento.

Los contratos plurianuales que excedan el período presupuestario anual deberán contar con la autorización previa de la Contraloría General de la República.

En todos los casos, los contratos deberán incorporar:

- a) Indicadores de desempeño y calidad del servicio, con metas verificables por período.
- b) Mecanismos de evaluación periódica, con una frecuencia mínima anual.
- c) Sistemas de control, fiscalización y rendición de cuentas, debidamente articulados con las competencias de la Contraloría General de la República y demás órganos fiscalizadores.

Todo lo anterior sin perjuicio de los controles y competencias de fiscalización de la Contraloría General de la República y demás órganos competentes.

ARTÍCULO 3- Criterios técnicos de priorización

El Consejo Nacional de Vialidad deberá asignar los recursos conforme a criterios técnicos objetivos, los cuales deberán incorporarse obligatoriamente en el plan anual de inversión, en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y en concordancia con los instrumentos de planificación del sector transporte.

Dichos criterios deberán considerar lo siguiente:

- a) Seguridad de las personas usuarias.
- b) Importancia logística, productiva y comercial del corredor.
- c) Frecuencia de cierres o afectaciones operativas.
- d) Vulnerabilidad geológica y climática.
- e) Impacto económico de la interrupción del tránsito.
- f) Existencia o ausencia de rutas alternas funcionales.
- g) Relación costo-beneficio de las intervenciones.
- h) Contribución a la reducción de brechas territoriales y al desarrollo socioeconómico de las regiones con mayores índices de pobreza, desempleo o rezago en infraestructura, valorando el impacto de las intervenciones sobre la calidad de vida de las comunidades y el acceso a oportunidades productivas.

La aplicación de estos criterios deberá responder a un enfoque de gestión integral de la red vial nacional.

ARTÍCULO 4- Transparencia y acceso a la información

El Consejo Nacional de Vialidad deberá publicar anualmente, en el sitio web institucional del Consejo Nacional de Vialidad y dentro del primer trimestre de cada año, el plan de inversión financiado con recursos de peaje, los proyectos priorizados, los montos asignados, el estado de ejecución presupuestaria y el avance físico-financiero de cada intervención.

La información deberá presentarse de forma accesible, clara, actualizada y desagregada, garantizando el acceso público y la rendición de cuentas.

TRANSITORIO ÚNICO

El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en un plazo máximo de seis meses contado a partir de su publicación, estableciendo los procedimientos para la formulación, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación del plan anual de inversión del Consejo Nacional de Vialidad, conforme a criterios técnicos, de eficiencia y transparencia.

Rige a partir de su publicación.

Mangell Mc Lean Villalobos
DIPUTADO