

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

PROYECTO DE LEY

**REFORMAS A LAS LEYES DE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE
VIALIDAD Y DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES,
A LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, A LA LEY DE TRÁNSITO
POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL Y A LA LEY
ORGÁNICA DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN PÚBLICA, PARA
MEJORAR LA EFICIENCIA E INTERVENCIONES EN LA
INFRAESTRUCTURA VIAL COSTARRICENSE Y
REORGANIZAR EL MOPT PARA PROCURAR
SU EFICIENCIA COMPETENCIAL**

PODER EJECUTIVO

EXPEDIENTE N.º 18.879

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS**

PROYECTO DE LEY

REFORMAS A LAS LEYES DE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD Y DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, A LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL Y A LA LEY ORGÁNICA DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN PÚBLICA, PARA MEJORAR LA EFICIENCIA E INTERVENCIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL COSTARRICENSE Y REORGANIZAR EL MOPT PARA PROCURAR SU EFICIENCIA COMPETENCIAL

Expediente N.º 18.879

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

El Gobierno de La República ha considerado impostergable la tarea de mejorar la eficiencia del sector público costarricense, de cara a satisfacer las demandas ciudadanas que reclaman mejores y mayores servicios para mejorar su calidad de vida.

En esa senda, en el último año se han propiciado espacios de diálogo y concertación con diferentes grupos y sectores institucionales, políticos, académicos, empresariales y sociales, con el firme propósito de que se alcance un consenso nacional que facilite el proceso de transformación de las instituciones, a efectos de mejorar la eficiencia y eficacia en el desarrollo de sus competencias.

En lo que al sector transporte corresponde, se han conformado grupos de trabajo con especialistas en la materia del MOPT, cuya propuesta de cambio ha sido analizada por el Grupo Consenso para el Rescate de la Red Vial Nacional, el cual coincide con tales modificaciones, las que, a su vez, recogen las principales inquietudes que sobre el tema formuló el Grupo de Notables, que igualmente conformó la Presidencia de la República.

Estas modificaciones al marco legal citado son congruentes con las transformaciones que se proponen en el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035, oficializado mediante Decreto Ejecutivo N.º 37738-MOPT, el cual coincide en que el sector transporte, bajo la rectoría del Ministro de Obras Públicas y Transportes, debe ser objeto de una profunda transformación a efectos de hacer más tangibles sus respuestas a las demandas ciudadanas, sobre todo procurando hacer más eficientes las inversiones en infraestructura, partiendo de que se cuenta con importantes flujos de recursos provenientes tanto de créditos internacionales como de las mismas asignaciones de los presupuestos de La República.

De allí que en la presente iniciativa se recogen varias ideas centrales que orientarán el proceso de cambio en el MOPT y el Conavi, para hacer realidad los propósitos anteriormente descritos.

En primer lugar se plantean modificaciones al marco normativo que regula el accionar del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), las cuales son producto de la necesidad de mejorar su funcionamiento, luego de 15 años de haber nacido a la vida institucional del país.

Particularmente se propone retomar el espíritu original de su génesis, con la finalidad de que se avoque prioritaria y mayoritariamente a la conservación de la red vial nacional, propósito central con que fue concebida la constitución del Fondo Vial a partir del impuesto único a los combustibles, en sintonía con experiencias semejantes en el ámbito latinoamericano. Congruente con ello, en líneas posteriores dedicadas a los cambios en el MOPT, se plantea que sea ese Ministerio el que reasuma mayoritariamente el desarrollo de proyectos de obra nueva y mejoramientos de la infraestructura, tanto por administración, como por contrato, a partir de la conformación de Unidades Ejecutoras que serían financiadas con los recursos obtenidos a esos efectos.

Los cambios propuestos se orientarán principalmente a unos de los temas centrales que contiene el Plan Nacional de Transportes de Costa Rica 2011-2035 (PNT), el cual demanda la recuperación del patrimonio vial del país, objetivo que debe atenderse, en lo inmediato, a partir de la priorización de las inversiones para conservar el amplio entramado de carreteras ya existentes, y que constituyen la red vial más densa de América, fijando las prioridades de la obra vial nueva en el desarrollo futuro de corredores que agilizarán el transporte terrestre inter-regional de nuestro país.

El estado actual de la red vial nacional amerita una masiva inversión en rehabilitación de estructuras de pavimentos y puentes, que tradicionalmente ha competido con obras nuevas y mejoramientos, desviando la atención en temas que en otros países no son cubiertos con los fondos viales.

En segundo lugar, conforme fue anticipado anteriormente, es congruente que el MOPT reasuma las obras viales nuevas y mejoramientos, una vez alivianadas las tareas del Conavi.

Para justificar dicha tesitura es necesario tomar en consideración que el artículo 1 de la Ley General de Caminos Públicos establece la clasificación de los caminos públicos en rutas nacionales y rutas cantonales, disponiendo, en el caso de las primeras, que su administración le corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Sumado a lo anterior, el inciso a) del artículo 2º de la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y Transportes dispone que le corresponderá, entre otras atribuciones, planificar, construir y mejorar las carreteras y caminos.

Lo anterior nos da una guía para dar contenido a las competencias que legalmente fueron asignadas al MOPT y que posteriormente fueron delegadas en el Conavi, mediante la ley de creación de ese órgano; sin embargo, no se debe dejar de lado que las competencias, en lo que atañe a la regulación y control de la red vial nacional, siempre han correspondido al MOPT. Es este Ministerio el responsable de ejercer la “potestad de policía administrativa” de la red vial nacional, es decir, en el caso de haber alguna afectación, disposición o intervención diferente a lo dispuesto por nuestro ordenamiento, el órgano obligado por ley a ejercer la tutela administrativa es el MOPT, potestad que no fue modificada con la Ley de Creación del Conavi.

Bajo ese contexto se ha considerado imperativo que sea el MOPT el que vuelva a asumir las competencias relativas a la construcción y mejoramiento de las obras de la red vial nacional, orientando la construcción de pavimentos nuevos y mejoramientos de una forma técnica, sin saltarse etapas del proceso de planeamiento y construcción de la obra; como muestra se tiene la gestación y ejecución de los proyectos de Costanera Sur y Bajos de Chilamate-Vuelta de Kooper, que son atendidos actualmente por el referido Ministerio.

En ese mismo propósito competencial para el MOPT, adicionalmente, se propone facultarlo, específicamente a través de su División de Obras Públicas, para que colabore con el Consejo Nacional de Vialidad en la intervención de la red vial nacional, mediante la modalidad de obras por administración; por otra parte, se delimita la colaboración ministerial en la red vial cantonal, cuyo proceso municipal de fortalecimiento de competencias se encuentra avanzado.

Para ello se ha examinado que, con la promulgación de diversa normativa, como fueron los casos de la reforma a la Ley de Creación del MOPT, la Ley de Creación del Conavi, la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias y las concernientes con el tema de Transferencias de Competencias y recursos hacia las municipalidades, resulta claro que existe una delimitación de competencias en cuanto a la atención de las vías públicas se refiere, siendo que, como consecuencia de ello, el Ministerio como tal -a través de su División de Obras Públicas- no tiene actualmente bajo su cargo la responsabilidad de infraestructura vial específica, ya que únicamente tiene potestades residuales y subsidiarias en las vías cantonales, las cuales irán disminuyendo conforme a los progresos del desarrollo municipal de capacidades, que ha sido objeto de comentario.

Por otra parte, debe considerarse que la Contraloría General de la República, a través del Informe DFOE-OP-27-2006, apercibió al MOPT -bajo la figura de una disposición de acatamiento obligatorio- para finalizar el proceso de transición de responsabilidades sobre la red vial cantonal a los ayuntamientos.

En ese estado de situación resulta inútil seguir demorando la retirada ministerial de una red vial cantonal que le resulta jurídicamente ajena, políticamente inapropiada, y financieramente inconveniente para el país, por lo que, considerando su capacidad instalada (funcionarios, equipos y maquinarias en

vida útil, sedes en regiones estratégicas del país y centros de producción de mezcla asfáltica en caliente), se plantea un esquema de mutación competencial para la División de Obras Públicas, que le permita colaborar con el Conavi en la ejecución de obras por administración en la red vial nacional.

Para cumplir con esos cometidos eficientemente se plantean las modificaciones legales que permitan al MOPT garantizar la calidad de las intervenciones viales con el fortalecimiento de sus capacidades institucionales; mejorar la coordinación interinstitucional, para evitar la afectación de vías públicas con la realización o instalación de obras o servicios públicos, a cargo de otras instituciones; así como lo relativo a la investidura de policía tránsito a los servidores que la requieran, para el mejor cumplimiento de sus competencias en materia de regulación, control y vigilancia del transporte público y los sistemas de pesaje.

En tercero y último lugar, se considera que es, igualmente, la oportunidad histórica para delimitar las competencias del MOPT a las exclusivamente relacionadas con la infraestructura del transporte; por lo que se plantea reformar la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Ley Orgánica del Ministerio de Educación Pública, a efectos de transferir, formal y definitivamente, al segundo, las competencias en materia de infraestructura educativa que, otrora, le fueron conferidas al MOPT.

Ello ha partido de un análisis retrospectivo de las responsabilidades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en donde, por ejemplo, el artículo 2 de la referida Ley de Creación del MOPT esboza los objetivos de la Institución, debiéndose destacar aquel que se relaciona con las edificaciones nacionales; de esta manera se evidencia que la obra pública a la cual refiere el nombre acogido por la citada ley no estaría enfocada únicamente a aquellas obras de naturaleza vial.

Podría interpretarse que el legislador de la época visualizó la necesidad de incluir, dentro del aparato estatal, una institución encargada no solo de la construcción, sino de la vigilancia de las edificaciones del Estado.

Pero, adicionalmente, la citada ley atribuyó al Ministerio competencias puntuales en materia de edificaciones nacionales, al encargarle la construcción y/o remodelación de la infraestructura educativa, tal como lo dispone su artículo 5, el cual otorga, además, la potestad de aprobar o improbar solicitudes de construcción de edificaciones que le hicieren otros entes o instituciones, sean públicas o privadas.

Esas competencias resultan concurrentes, y si se quiere devienen en duplicidad de esfuerzos y recursos, si se tiene en cuenta que, con la creación, mediante los artículos 75 y 79 del Decreto Ejecutivo N.º 34075, de la Dirección de Infraestructura y Equipamiento Educativo (DIEE anteriormente denominado Centro de Infraestructura Educativa Cenife), se le asignan recursos a una dependencia

del Ministerio de Educación Pública, precisamente para que desempeñe funciones de igual o similar naturaleza que las asignadas por ley al MOPT.

Dicha dualidad de competencias, que fue detectada por la Contraloría General de la República y desarrollada a través de la emisión de informes, como el Informe DFOE-OP-27-2006, en donde el órgano contralor estimó que, como parte de la estructura orgánica del MOPT, se tiene a la Dirección de Edificaciones Nacionales como unidad con funciones no relacionadas al campo de transporte, dependencia que fue creada bajo la óptica de un Ministerio que estaba orientado al fomento de la construcción y al desarrollo de la obra pública, mientras que, en la actualidad, el enfoque del Ministerio es hacia el desarrollo de la materia de obra pública para el servicio de transportes. Posteriormente, mediante el informe DFOE-SOC-49-2007 del 11 de octubre de 2007, dicha instancia dispuso que se debía efectuar los cambios de rigor para delimitar las competencias en comentario.

Por las razones antes expuestas se concluye la necesidad de reorientar el rol del Ministerio, procurando empatar su marco jurídico con su realidad actual, en concordancia, además, con un Plan Nacional de Transportes que visualiza al MOPT como la plataforma fundamental sobre la cual se perfilará el Sistema de Transportes (se incluyen todas las modalidades) y las actividades esenciales que deben existir para tornar eficiente dicho Sistema.

Con arreglo a lo anterior, se propone una reforma a las leyes N.º 3155, “Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes”, y la N.º 3481, “Ley Orgánica del Ministerio de Educación Pública”, a efectos de transferir al MEP, formalmente, las competencias que en materia de infraestructura educativa le fueron conferidas al MOPT.

El proyecto de ley propone la reforma a la Ley N.º 3155 y sus reformas, eliminando básicamente la competencia descrita en el artículo 5; dicha competencia es transferida al Ministerio de Educación Pública, para que, a través del órgano que este designe, sea ejecutada. Consecuentemente es necesario proceder con la reforma de la Ley Orgánica del Ministerio de Educación Pública, adicionando el numeral 2 con un artículo 2 bis, a efectos de incluirle esta nueva competencia que, en todo caso, resulta congruente con los objetivos fundamentales del Sistema Educativo, visto este de forma integral, pues se abarcaría tanto el tema académico como el de infraestructura.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

REFORMAS A LAS LEYES DE CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD Y DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, A LA LEY GENERAL DE CAMINOS PÚBLICOS, A LA LEY DE TRÁNSITO POR VÍAS PÚBLICAS TERRESTRES Y SEGURIDAD VIAL Y A LA LEY ORGÁNICA DEL MINISTERIO DE EDUCACIÓN PÚBLICA, PARA MEJORAR LA EFICIENCIA E INTERVENCIONES EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL COSTARRICENSE Y REORGANIZAR EL MOPT PARA PROCURAR SU EFICIENCIA COMPETENCIAL

ARTÍCULO 1.- Refórmense el artículo 1, los incisos a) y c) del artículo 4, el inciso f) del artículo 5, los artículos 13, 22 y 23, el párrafo primero del artículo 24, los artículos 27 y 30 y adiciónense los incisos g) y h) del artículo 4 y el artículo 35 todos de la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad, N.º 7798, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 1.- La presente ley regula y da prioridad a la actividad del Consejo Nacional de Vialidad en el mantenimiento (rutinario y periódico) y rehabilitación de las carreteras y caminos de la red vial nacional, así como de las calles de travesía, así como en la construcción y mantenimiento de infraestructura para seguridad vial. Para los efectos de esta ley, se definen los siguientes conceptos:

- * **Red vial nacional:** Conjunto de carreteras nacionales determinadas por el Registro Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes con sustento en los estudios técnicos respectivos.
- * **Calles de travesía:** Conjunto de carreteras públicas que atraviesan el cuadrante de un área urbana, o de calles y caminos, de la red vial cantonal, que unen dos secciones de carretera nacional, de conformidad con el artículo 3 de la Ley General de Caminos Públicos. Asimismo, y dentro de los alcances que establece la Ley N.º 5060, Ley General de Caminos Públicos, la designación como ruta de travesía de alguna ruta cantonal debe seguir un procedimiento técnico fundamentado que la justifique como tal, el cual se establecerá vía reglamento, debiendo darse una comunicación pública formal del cambio de designación de dicha ruta.
- * **Conservación vial:** Conjunto de actividades destinadas a preservar, en forma continua y sostenida, el buen estado de las vías, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación comprende actividades tales como el mantenimiento

rutinario y periódico, la rehabilitación de la estructura de pavimento, así como el mantenimiento y la rehabilitación de las estructuras de puentes. La conservación vial no comprende la construcción de vías nuevas ni partes de ellas; tampoco, la reconstrucción, ni el mejoramiento de vías. La restauración de vías provocada por emergencias no forma parte de la conservación vial, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción.

* **Mantenimiento rutinario:** Conjunto de labores de limpieza de drenajes, taludes y derecho de vía, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas de la superficie de ruedo y la restitución de la demarcación, que deben efectuarse de manera continua y sostenida a través del tiempo, para preservar la condición operativa, el nivel de servicio y seguridad de las vías. Incluye también la limpieza y las reparaciones menores y localizadas de las estructuras de puentes.

* **Mantenimiento periódico:** Conjunto de actividades programables cada cierto período, tendientes a renovar la condición original de los pavimentos mediante la aplicación de capas adicionales de lastre, grava, tratamientos superficiales o recarpeteos asfálticos o de secciones de concreto hidráulico, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, pintura y reparación o cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

* **Rehabilitación:** Reparación y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial o total de la estructura existente, con el objeto de restablecer o acondicionar la solidez estructural y la calidad de la superficie de ruedo. Además, podrá incluir la construcción y/o reparación del sistema de drenaje, así como el acondicionamiento de taludes, la construcción y/o reparación de estructuras de contención. Antes de cualquier actividad de rehabilitación en la superficie de ruedo, deberá verificarse que el sistema de drenaje funcione bien. La rehabilitación de puentes se refiere a reparaciones mayores, tales como el cambio de elementos o componentes estructurales principales o el cambio de la losa del piso. La rehabilitación de pavimentos incluye sobrecapas, que deberán haber sido diseñadas para períodos de diseño específicos, así como la sustitución parcial o total, mejoramiento o estabilización de las capas existentes. La rehabilitación corresponde a la recuperación de la capacidad estructural de pavimentos y puentes considerados en condición estructural cuando así lo amerite.

* **Topics:** Derivado del inglés "Traffic Operation Program for Increasing Capacity and Security", se refiere a mejoras o

modificaciones menores puntuales y/o localizadas en una sección de la vía, con el objetivo de mejorar el estándar horizontal o vertical de las vías públicas, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía o de sus intersecciones, la velocidad de circulación y aumentar la seguridad de los vehículos.

* **Carretera:** Es el conjunto de bienes o activos que se encuentran dentro del derecho de vía, tales como: pavimento, sistema de drenajes (alcantarilla, cunetas, contra-cunetas, cabezales, sub-drenajes, canales, disipadores de energía hidráulica), taludes, muros de contención, pasos superiores e inferiores, puentes, vados, alcantarillas, señalamiento vial, puentes y pasos peatonales, entre otros, para el tránsito de vehículos y peatones.

* **Pavimento:** Se define como la estructura colocada para soportar y distribuir las cargas del tránsito de la carretera sobre la sub-rasante, según lo dicte el diseño elaborado por un profesional en el área. Puede estar compuesta de una capa de superficie de ruedo (lastre, concreto asfáltico o concreto hidráulico), y de capas de base y/o sub-base, según sea.

* **Sistema de Administración de Carreteras:** Es un proceso estratégico y sistemático de planeación, programación, administración y financiamiento de la conservación y el mejoramiento de una red de carreteras. Este proceso se ejecuta a través del ciclo de vida de los activos que componen la carretera, basándose en prácticas de ingeniería y administración para la asignación óptima de los recursos. Todo lo anterior con base en estándares de desempeño funcional (perspectiva del usuario) y estructural (habilidad para transmitir cargas a la sub-rasante y soportar el deterioro), y objetivos estratégicos que permitan preservar la condición de los activos de las carreteras, cuando sea buena, o mejorarla, en caso contrario; de modo que permita la movilidad eficiente y segura de personas y carga, con el propósito de minimizar los costos de transporte por carretera para los usuarios. Un Sistema de Administración de Carreteras posee tres niveles de planificación: el nivel estratégico o de largo plazo, el nivel táctico o de mediano plazo y por último, el nivel operativo, que corresponde a la planificación detallada para un año (planes anuales operativos).”

“Artículo 4.- Serán objetivos y atribuciones del Consejo Nacional de Vialidad los siguientes:

a) Planear, programar, administrar, financiar, ejecutar y controlar obras por contrato para el mantenimiento (rutinario y periódico), rehabilitación y ejecución de topics de la red vial nacional y rutas de

travesía, en concordancia con los planes estratégicos que elabore la Secretaría Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, los cuales deberán estar técnicamente sustentados, otorgándole prioridad a la Red Vial Estratégica definida en el Plan Nacional de Transportes. Adicionalmente, la atención de emergencias y urgencias, según los procedimientos dispuestos en la legislación respectiva, así como la infraestructura para seguridad vial serán sus campos de acción.

b) [...]

c) Adquirir materiales y contratar servicios para complementar las obras por administración que ejecute el MOPT, o para llevar a cabo obras por contrato por cuenta de Conavi, para llevar a cabo las siguientes funciones: a) atender emergencias y urgencias en la red vial nacional; b) mitigar el incremento en costos de operación de usuarios de carreteras nacionales intervenidas con obras, durante el período de ejecución de tales obras, interviniendo ya sea rutas nacionales o cantonales, para lo cual deberá documentar los fundamentos técnicos y económicos de la intervención ya sea por contrato o en colaboración con el MOPT; c) para colaborar en labores que requiera ejecutar el MOPT en el control de derechos de vía de rutas nacionales.

d) [...]

e) [...]

f) [...]

g) Adquirir materiales y contratar servicios para complementar las obras por administración que ejecute el MOPT, para llevar a cabo las siguientes funciones: a) mejorar rutas nacionales que puedan considerarse alternas a rutas concesionadas; b) mejorar rutas nacionales en lastre y tierra.

h) Coadyuvar con el MOPT en la formulación de obras nuevas y de mejoramiento, pudiendo contratar y/o pagar: a) estudios de factibilidad, b) planos de catastro necesarios para expropiaciones, c) adquisición de derechos de vías, d) reubicación de servicios públicos, e) verificación de calidad de materiales y/o procesos.”

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

“[...]

f) Aprobar las vías que operan mediante el sistema de peaje y someter las tarifas a la aprobación de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos. El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo, salvo que dicha vía pase a ser concesionada, en cuyo caso, cualquier remanente de peajes podrá ser invertida en cualquier ruta nacional alterna a la misma o en infraestructura de seguridad vial ya sea en la vía concesionada o en cualquier ruta nacional alterna.”

“Artículo 13.- La Dirección Ejecutiva tendrá las siguientes atribuciones:

a) Ejecutar los acuerdos y las demás resoluciones del Consejo de Administración, a través de la Unidad de Coordinación Institucional y Seguimiento de Acuerdos.

b) Asistir a las sesiones del Consejo de Administración con voz, pero sin voto.

c) Representar judicial y extrajudicialmente al Consejo Nacional de Vialidad, con facultades de apoderado general sin límite de suma. Podrá otorgar poderes judiciales o especiales, cuando sea de interés comprobado para el Consejo Nacional de Vialidad.

d) Administrar el Consejo Nacional de Vialidad según el inciso anterior y las leyes y normas correspondientes.

e) Elaborar los programas y presupuestos del organismo y presentarlos al Consejo de Administración para su aprobación, con base en las directrices del Ministro Rector, las cuales se basan en los planes, estudios e informes de la Unidad de Evaluación de la Red Vial Nacional del MOPT.

f) Preparar los programas internos.

g) Determinar, con base en los estudios técnicos que correspondan, las vías que operan sujetas a peaje, conforme al inciso f) del artículo 5 de esta ley.

h) Presentar para la aprobación del Consejo de Administración los procedimientos de aseguramiento de calidad y el cumplimiento de los servicios contratados con terceros o de su personal.

i) Suscribir los contratos de trabajo y tramitar los de obra, suministros y servicios, así como ejercer la fiscalización que proceda.

- j) Presentar al Consejo de Administración informes trimestrales, como mínimo sobre el desarrollo de los programas y presupuestos.
- k) Ejecutar cualquier otra gestión expresamente encomendada por el Consejo de Administración.

Esa Dirección contará con un Subdirector que coadyuvará con las funciones del Director, en las labores que este le asigne, previa aprobación del Consejo de Administración. Asimismo el Subdirector sustituirá al Director en sus ausencias temporales.”

“Artículo 22.- Para usar el financiamiento con fondos locales en la red vial nacional, se requerirá cumplir fielmente con las siguientes prioridades:

- 1.- Mantenimiento rutinario.
- 2.- Mantenimiento periódico.
- 3.- Rehabilitación.
- 4.- Ejecución de Topics

Los porcentajes de inversión en cada uno de los tipos de intervención anteriormente listados, en la red vial nacional, serán definidos con base en los análisis producidos en el Sistema de Administración de Carreteras, de acuerdo con las políticas y objetivos referentes a la atención de la red vial nacional, de tal forma que se logre una distribución óptima de los recursos que garantice la mayor eficiencia en la movilidad y seguridad del transporte de personas y carga.

Todo lo anterior, con sustento en los planes, estudios e informes de la Secretaría Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La Contraloría General de la República velará por el cumplimiento de esta disposición. Entre otras cosas, impedirá el uso de fondos mediante el presupuesto, en perjuicio del orden prioritario establecido anteriormente.”

“Artículo 23.- Para cumplir con la responsabilidad de conservar la red vial nacional y ejecutar topics en dicha red, así como para construir y preservar infraestructura de seguridad vial, el Conavi está obligado a elaborar planes y programas anuales y quinquenales de inversión, los cuales se utilizarán para evaluar los progresos durante estos períodos. Para tales efectos, el Consejo deberá acatar los planes estratégicos elaborados por la Secretaría Sectorial del Sector Transporte, adscrita al MOPT; así como las políticas y las directrices del Ministro Rector, en el marco de un Sistema de Administración de Carreteras.

Toda obra pública financiada por el Conavi se realizará con fundamento en un Sistema de Administración de Carreteras que administrará el MOPT, a través de la Secretaría Sectorial y que constituirá

el fundamento para la planificación estratégica a cargo de ese Ministerio; así como para la planificación táctica y operativa a cargo del Conavi.

Para este propósito, el MOPT y/o el Conavi financiará la operación y actualización del Sistema, así como los estudios y demás acciones requeridas para determinar las intervenciones a nivel de red y de proyecto, con la finalidad de elaborar programas óptimos para la adecuada intervención de la red vial nacional; con los cuales deberá retroalimentar la base de datos del Sistema de Administración de Carreteras.

Todos los bienes que conforman el Sistema de Administración de Carreteras que deban ser utilizados por el MOPT, pasarán a ser de su propiedad para el uso conjunto y coordinado por parte de ese Ministerio y del Conavi, según se requiera.”

“Artículo 24.- El Conavi deberá establecer las especificaciones técnicas especiales y los Manuales de Procedimientos requeridos para la adecuada gestión de los proyectos a su cargo, los cuales deberán ser aprobados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y serán de uso obligatorio por parte de todas las unidades de dicho Consejo.”

“Artículo 27.- Antes de la ejecución de los contratos de obras, el Conavi hará del conocimiento público, por los medios de comunicación y otros mecanismos apropiados, el estado de las vías por intervenir y el estado que se pretende alcanzar, con la justificación.

Asimismo, cada tres meses dará a conocer los programas de trabajo, el monto de las inversiones propuestas, los logros alcanzados y otros índices de interés público tales como costos de mantenimiento por kilómetro, el estado actual de la red o el costo de las obras, entre otros.

El Conavi contratará estudios complementarios a la información brindada por el Lanamme de la UCR, a nivel de proyecto, para valorar el grado de mejoría de la red, la situación prevaleciente y otros logros alcanzados mediante los programas de obra pública, realizados durante el período en análisis.”

“Artículo 30.- Se crea la Unidad de Procedimientos Administrativos del Conavi, a la cual le corresponderá la instrucción de todos los procedimientos administrativos tendientes a determinar las responsabilidades civiles y disciplinarias en que incurran los funcionarios de ese Consejo, así como de instruir los procedimientos administrativos contra los contratistas de ese Consejo.

La aplicación de las sanciones administrativas será ejercida y ejecutada por el superior jerárquico del Conavi, sin distinciones de ninguna naturaleza, de oficio o a solicitud de parte. La resolución correspondiente

deberá notificarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que los hechos llegaron a su conocimiento.”

“Artículo 35.- Queda autorizado el Conavi a concertar convenios de cooperación con municipalidades, asociaciones de desarrollo comunal y todo tipo de personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, para el cumplimiento de sus competencias.”

TRANSITORIO I.- En todos aquellos proyectos de obra nueva o mejoramiento, en los cuales, antes de la entrada en vigencia de esta ley, haya sido designado el Consejo Nacional de Vialidad como Órgano Ejecutor, dicho órgano mantendrá esa condición hasta su finalización.

TRANSITORIO II.- El Consejo de Administración del Conavi tendrá un plazo máximo de seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para tomar las medidas que fueren necesarias para dotar a la Auditoría Interna del personal y recursos financieros suficientes para el ejercicio de sus competencias, en el tanto resulte factible de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25 de esta ley.

TRANSITORIO III.- Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a donar al Consejo Nacional de Vialidad los servicios de hinca de pilotes que haya prestado al Conavi, así como todas las estructuras de puentes y los materiales para la construcción de puentes que haya cedido en calidad de préstamo a ese Consejo, antes de la entrada en vigencia de la presente ley.

TRANSITORIO IV,- El Consejo Nacional de Vialidad y el MOPT contarán con un plazo improrrogable de 1 año, contado a partir de la entrada en vigencia de esta ley, para desarrollar el Sistema de Administración de Carreteras, en el cual se definan los porcentajes de inversión en cada una de las intervenciones, a efectos de ir recuperando paulatinamente la red vial nacional, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 22 de esta ley. Lo anterior deberá realizarse con base en la información que estimen necesaria, dentro de la cual se incluirá la que le suministre el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, según lo dispuesto en el artículo 6 inciso c) de la Ley N.º 8114.

Mientras se desarrolla el Sistema de Administración de Carreteras, el porcentaje de inversión que deberá asignarse a la conservación vial no será menor del 50% de la totalidad de los recursos fijados en el presupuesto anual operativo, porcentaje a calcular una vez que se han excluido los gastos administrativos, el presupuesto para atención de emergencias y urgencias, así como las cargas financieras de la institución.

ARTÍCULO 2.- Refórmense el inciso a) del artículo 2 y el artículo 3 de la Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, N.º 3155, así mismo

adiciónese a la citada ley un nuevo artículo 2 bis y un artículo 12 corriendo la numeración siguiente, para que se lean de la siguiente manera:

“Artículo 2.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene por objeto:

a) Desarrollar los estudios, determinar la factibilidad, realizar los diseños, ejecutar y supervisar las obras nuevas y los mejoramientos de las carreteras de la red vial nacional, en concordancia con el Sistema de Administración de Carreteras, el Plan Nacional de Transportes, el Plan Estratégico Sectorial, el Plan Nacional de Desarrollo y otros proyectos específicos formalizados y/o presupuestados, ya sea con fondos ordinarios o empréstitos, destinados ambos por el Gobierno de la República; con base en los lineamientos existentes en materia de planificación nacional y política económica, así como en el Sistema Nacional de Inversión Pública.

Colaborar con el Consejo Nacional de Vialidad en la intervención de vías de competencia del Conavi y apoyarlo en la atención de emergencias y urgencias, mediante la modalidad de obras por administración que ejecute su División de Obras Públicas.

Podrá colaborar con las municipalidades en la intervención de la red vial cantonal, a través exclusivamente del aporte de suministros, materiales de construcción y estructuras, así como de servicios de maquila de mezcla asfáltica, de Ingeniería, hincas de pilotes, para aquellos proyectos que tengan incidencia y relevancia regional o nacional, previa valoración técnica de la Secretaría Sectorial, adscrita al MOPT. Dichos proyectos deberán estar priorizados en los Planes de Conservación y Desarrollo Vial de los cantones respectivos. Igualmente podrá colaborar en la atención de cualquier tipo de emergencias en rutas cantonales.

Regular y controlar los derechos de vía de las carreteras existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por las vías públicas.”

Artículo 2 bis.- Para los efectos establecidos en el inciso a) del artículo 2 de la presente ley, se entenderá por:

* **Mejoramiento:** Mejoras o modificaciones de estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la capacidad de la vía, la velocidad de circulación o aumentar la seguridad de los usuarios. También se incluyen dentro de esta categoría, la ampliación de la calzada, la elevación del estándar del tipo de superficie ("upgrade") de tierra a lastre o de

lastre a superficie de ruedo asfáltica o de concreto hidráulico y la construcción de estructuras tales como alcantarillas mayores, puentes o intersecciones.

* **Obras nuevas:** Construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red nacional existente, a través del Registro Vial, de acuerdo con la presente ley.

“Artículo 3.- Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo, mediante decreto, creará las direcciones y dependencias necesarias para la mejor organización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Sin perjuicio de lo anterior, para aquellos casos de obras nuevas, de mejoramiento y proyectos especiales de inversión que ejecute el Ministerio, el Poder Ejecutivo, mediante decreto ejecutivo, podrá crear Unidades Ejecutoras Específicas, adscritas a las dependencias organizacionales competentes, conformadas con personal técnico y profesional especializado, contratado mediante concurso interno o externo, bajo la modalidad de plazo fijo hasta la finalización del respectivo proyecto. El régimen salarial de dichos servidores, indistintamente de la clase ocupacional, será del percentil 75 del régimen de servicio civil.”

“Artículo 12.- De igual forma, en cumplimiento de lo dispuesto en el inciso a) del artículo 2 anterior, la colaboración del MOPT en la atención de la red vial nacional, así como la vigilancia y tutela de sus derechos de vía, la efectuará mediante los recursos adecuados, que a tales efectos deberán ser asignados.

El MOPT podrá colaborar con el Consejo Nacional de Vialidad en la mitigación del incremento en costos de operación de usuarios de carreteras nacionales intervenidas con obras, mediante la ejecución de obras por administración en las rutas a intervenir por Conavi y/o las que puedan utilizarse como vías alternas, ya sean de la red vial nacional o bien de la red vial cantonal, en cuyo caso dicho Consejo podrá contribuir con materiales y contrataciones complementarias.

Queda autorizado el Ministerio a concertar convenios de cooperación con municipalidades, asociaciones de desarrollo comunal y todo tipo de personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, para obtener la colaboración requerida para el cumplimiento de los propósitos antes dichos.”

TRANSITORIO I.- En un plazo improrrogable de un año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a título de política en materia de personal, elaborará un diagnóstico de las necesidades de recursos humanos, equipo, materiales y demás insumos

para la adecuada gestión, que requerirá la División de Obras Públicas y la Secretaría Sectorial adscrita al MOPT, para asumir sus nuevas competencias, a partir de lo cual se solicitará a la Autoridad Presupuestaria la transformación de las plazas que por cualesquier motivo quedaren vacantes a futuro en dichas dependencias, para convertirlas exclusivamente conforme a los perfiles ocupacionales resultantes del referido diagnóstico.

TRANSITORIO II.- En todos aquellos proyectos de obra nueva o mejoramiento, en los cuales, antes de la entrada en vigencia de esta ley, haya sido designado el Consejo Nacional de Vialidad como Órgano Ejecutor, dicho órgano mantendrá esa condición hasta la finalización de dichos proyectos.

ARTÍCULO 3.- Derogatorias

Deróguese el artículo 5 de la Ley N.º 3155, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ARTÍCULO 4.- Adiciónense dos párrafos finales al artículo 19 de la Ley General de Caminos Públicos, N.º 5060, que se leerán de la siguiente manera:

“Sin perjuicio de las autorizaciones que previamente deberán obtenerse a esos efectos, para la ejecución de obras o instalación, mejoramiento o mantenimiento de servicios públicos dentro del derecho de vía de las carreteras, caminos o calles públicas, las instituciones públicas competentes, o sus respectivos agentes prestatarios, deberán garantizar la no afectación de las condiciones preexistentes de la vía, ya fuere mediante la reparación inmediata de los daños ocasionados o mediante el afianzamiento previo de estos, que deberá depositarse a favor del Ministerio de Obras Públicas y Transportes o la municipalidad respectiva, conforme la valoración que acompañará a la autorización del caso, en la cual se aprobará la ubicación propuesta de los servicios públicos en la sección transversal, en el diseño horizontal y vertical de la vía en cuestión. Además, las empresas de servicios públicos deberán informar y coordinar previamente con el MOPT la ejecución de cualquier proyecto que quieran ejecutar en el derecho de vía de la red vial nacional, con el fin de valorar su interferencia en proyectos viales en ejecución y/o a futuro, para lo cual se debe presentar un informe detallado que considere al menos todas las intervenciones y sus alcances, así como los plazos de ejecución.

Para el debido cumplimiento de sus cometidos, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad y las municipalidades están en la obligación de remover, sin trámite alguno, todo obstáculo del derecho de vía, incluyendo vegetación y árboles, sin que ello signifique ninguna transgresión a la normativa forestal o ambiental; por tratarse de bienes con una afectación especial destinada al libre y seguro tránsito de vehículos y peatones. Los entes estatales, las municipalidades, las instituciones autónomas y demás organismos de la

Administración Pública, permitirán, previo al inicio de los procesos de expropiación o de compra directa, la realización de evaluaciones de impacto ambiental en los terrenos inscritos a su nombre y que sean requeridos para la construcción de carreteras nacionales declaradas de conveniencia nacional, en las áreas denominadas patrimonio natural del Estado todo conforme a la normativa vigente.”

ARTÍCULO 5.- Refórmese el artículo 213 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial, N.º 9078, que se leerá de la siguiente manera:

Artículo 213.- Inspectores institucionales de tránsito

La Dirección General de la Policía de Tránsito, a solicitud de instituciones públicas y privadas, podrán investir inspectores de tránsito para velar por el cumplimiento de las señales de tránsito, particularmente, las zonas de paso o de seguridad, circundantes a la respectiva institución.

Estos deben portar, en el ejercicio de sus funciones, la respectiva identificación que para tal efecto determinará la Dirección General de la Policía de Tránsito.

Quiénes así sean investidos están autorizados únicamente para hacer partes o boletas de citación, para efectos del inciso d) del artículo 144, el inciso s) del artículo 145 y los incisos b) y c) del artículo 146 de esta ley.

En el caso de las universidades públicas podrán contar con un cuerpo especial de inspectores de tránsito que tendrá las atribuciones y competencias que esta ley otorga para ejercer el control y la vigilancia vehicular dentro de sus instalaciones. Fuera de las instalaciones, estas competencias se establecerán mediante convenio de cada universidad pública con la División General de la Policía de Tránsito.

Asimismo podrá otorgarse dicha investidura, únicamente para el ejercicio de sus funciones, a los servidores públicos que tienen competencias relacionadas con la vigilancia, regulación y control del transporte remunerado de personas en cualquier modalidad, así como para lo relativo con los sistemas de pesaje dispuestos en vías públicas. En tales casos, ya sea el Consejo de Transporte Público o el Consejo Nacional de Vialidad podrán utilizar fondos de sus respectivos presupuestos para remunerar a dichos inspectores.”

ARTÍCULO 6.- Adiciónese el artículo 2 bis a la Ley N.º 3481, Ley Orgánica del Ministerio de Educación Pública, cuyo texto dirá:

Artículo 2 bis.- Le corresponde al Ministerio de Educación Pública el resguardo de todos los aspectos relacionados con la infraestructura

escolar del Sistema Público Educativo y la relacionada con los comedores escolares. Al Ministerio de Educación Pública, en el órgano que este designe, le corresponderá planificar, desarrollar, coordinar, dirigir, dar seguimiento y evaluar los planes, programas y proyectos tendientes al mejoramiento y ampliación de la infraestructura física educativa y su equipamiento, como medio para facilitar el acceso, la calidad y la equidad de la educación pública costarricense. Contempla el mantenimiento preventivo y correctivo, la rehabilitación y la construcción de infraestructura educativa, así como su equipamiento y dotación de mobiliario. El Ministerio de Educación Pública brindará la asesoría legal y técnica requerida por las juntas de educación y administrativa, para desarrollar proyectos de infraestructura educativa con presupuestos propios o públicos.”

TRANSITORIO.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá continuar con la ejecución de obras de infraestructura educativa hasta por el plazo de un año a partir de la entrada en vigencia de esta ley, a efectos que el Ministerio de Educación Pública asuma las provisiones necesarias (presupuestarias y logísticas) con ocasión de las competencias a que refiere el artículo 2 bis de la Ley N.º 3481.

Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República, San José, a los veinte días del mes de agosto de 2013.

Laura Chinchilla Miranda
PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

Pedro Castro Fernández
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

21 de agosto de 2013

NOTA: Este proyecto pasó a estudio e informe de la Comisión Permanente de Asuntos Económicos.