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

**PROYECTO DE LEY**

**TRASLADO DE LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL NACIONAL PRIMARIA, SECUNDARIA Y TERCIARIA ESTRATÉGICA**

**AL MOPT Y LA RED SECUNDARIA NO ESTRATÉGICA**

**(SECUNDARIA CANTONAL) TERCIARIA NACIONAL**

**(TERCIARIA CANTONAL) Y LAS RUTAS DE**

**TRAVESÍA A LOS GOBIERNOS LOCALES**

**GILBERTH JIMENEZ SILES Y OTROS SEÑORES DIPUTADOS**

**Y SEÑORAS DIPUTADAS**

**EXPEDIENTE N.° 23.228**

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS**

**UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY

**TRASLADO DE LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL NACIONAL PRIMARIA, SECUNDARIA Y TERCIARIA ESTRATEGICA**

**AL MOPT Y LA RED SECUNDARIA NO ESTRATEGICA**

**(SECUNDARIA CANTONAL), TERCIARIA NACIONAL**

**(TERCIARIA CANTONAL) Y LAS RUTAS DE**

**TRAVESIA A LOS GOBIERNOS LOCALES**

Expediente N.º 23.228

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

Según lo indicado en el reporte de la Contraloría General de la República, informe número DFOE-CIU-RF-00001-2022, en relación con la gestión para resultados de desarrollo en el modelo de conservación vial de Conavi, indica que, de los análisis efectuados, se determinó que el Conavi no implementa, bajo un enfoque sistematizado, la fase de seguimiento y evaluación de las labores de conservación de la red vial nacional, de manera que permita a través de indicadores de calidad, desempeño, costo y plazo, así como de lecciones aprendidas, entre otros, medir resultados alcanzados, retroalimentar el proceso, y proceso y observar los cambios vinculados con la planificación de las intervenciones, esto como insumo necesario, en la asignación de recursos.

En esa línea, el Conavi en sus intervenciones de conservación, no efectúa evaluaciones del desempeño funcional relacionadas con el confort y seguridad de las vías. No obstante, sobre el desempeño estructural efectúa controles de calidad relacionados con la medición del IRI y control de calidad en la producción y colocación de la mezcla asfáltica caliente (MAC). Lo anterior, se realiza por medio de contratos vigentes con entes privados, los cuales se ejecutan bajo el “Reglamento para la Contratación Especial de Laboratorios de Ensayo para la Obtención de Servicios de Verificación de la Calidad de los Proyectos del Consejo Nacional de Vialidad”. Dichos contratistas tienen la obligación de verificar la calidad de las obras realizadas, según las especificaciones contenidas en el pliego de condiciones y en la frecuencia que regula la normativa nacional vigente. Sin embargo, estos ensayos son utilizados únicamente como factor de pago, y no como un insumo para orientar y guiar a los profesionales responsables en procura de que las carreteras se conserven de manera que se garantice el confort y la seguridad de los usuarios, manteniendo su integridad estructural y protegiendo los bienes que en ellas invierte el país, conforme a objetivos de desempeño previamente definidos. (Fuente: Informe número DFOE-CIU-00001-2022).

Además, se indica textualmente lo siguiente: “El CONAVI, al día de hoy, presenta una situación de incertidumbre en cuanto a las condiciones de las RVN, lo cual incide directamente en la planificación, formulación, asignación de los recursos y ejecución de los proyectos, de manera tal que no es posible garantizar un direccionamiento a una GpRD. Cabe indicar que, CONAVI no ha logrado consolidar un sistema de administración de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos, que fundamente los procesos de conservación, tal y como lo establece su Ley de Creación N.° 7798, ni a la implementación de otros modelos de intervención de la red vial diferente al de precios unitarios, orientados a garantizar niveles óptimos de servicio”.

Este es un preámbulo que da fortaleza y brinda una oportunidad real de trasladar estas competencias al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a los gobiernos locales, donde estos últimos han demostrado tener las capacidades para ejecutar las obras y han mejorado sin duda alguna la red vial cantonal. Como ya es de conocimiento, los gobiernos locales, son en primera línea quienes tienen a cargo y conocen las necesidades y fortalezas de la administración de los intereses y servicios locales en cada cantón.

Aun así, sabiendo esto, los recursos y la totalidad de las competencias no han sido asignadas a las municipalidades, por las razones que sean, no se ha logrado una descentralización real en la administración pública, provocando de esta manera, que teniendo una opción más económica y con mayor eficiencia en ejecución de recursos, siga centralizándose lo referente al mantenimiento, reparación y embellecimiento de las vías principales del país; y no solo de centralización estamos hablando, sino también de una ventana abierta a la corrupción y al tráfico de influencias a la hora de licitar, que empresa va a adjudicarse el contrato, como el caso “Cochinilla”, muy sonado en nuestro país en el año 2021, esto es un tema que puede erradicarse debido a los índices de transparencia que poseen las corporaciones municipales, tanto por la evaluación que estas mismas hacen a nivel de los impactos que han tenido las acciones planificadas, y la segunda por medio de la rendición de cuentas, donde los alcaldes o alcaldesas, deben rendir semestralmente a los concejos municipales, para posteriormente, ser presentado a los vecinos y vecinas del cantón, por lo tanto podemos inferir de ello, que la delegación de nuevas competencias a los gobiernos locales en un tema tan sensible e importante para el desarrollo del país como lo son sus carreteras, promueve la descentralización y facilita un mayor dinamismo y economía en el manejo y atención de esta infraestructura, que es sin duda alguna, una de las más importante para Costa Rica, como para las comunidades y cantones.

Hace unos años atrás, se logró una descentralización parcial, cuando se determinó que del 29% que recibía el Conavi de la recaudación proveniente del impuesto único a los combustibles, se destinaría un 25% para la conservación de los caminos cantonales y vecinales estipulados en la Ley 8114, con lo cual se ha intervenido y mejorado la red vial cantonal, que antes de eso, poseía un deterioro alarmante, ya que, a pesar de la existencia de recursos, no había el suficiente personal ni el tiempo para trabajar estas rutas, por lo cual se le transfirieron las competencias y recursos a los gobiernos locales, quienes a pesar de sus limitaciones en algunos casos, han demostrado tener la capacidad para intervenir las rutas y ahorrar costos sobre las mismas, lo que no pasaba con el Conavi.

Este proyecto busca una descentralización aún más fortalecida, en este caso, la conservación y el mejoramiento de las carreteras definidas como primarias nacionales, secundarias nacionales estratégicas y terciarias nacionales estratégicas serían trasladadas o al Ministerio de Obras Públicas y Transportes; en temas de mantenimiento, reparación y rehabilitación de la red vial secundaria nacional no estratégica (a denominarse red vial secundaria cantonal), red vial terciaria nacional no estratégica (a denominarse red vial terciaria cantonal) y rutas de travesía, busca brindar las competencias y los recursos al MOPT y a los gobiernos locales, para que estos de ahora en adelante se encarguen de todo lo referente a estas dos redes viales trascendentales para el país. Es por este motivo, que el MOPT y las municipalidades podrán invertir los recursos económicos asignados en virtud de esta ley, en la adquisición y arrendamientos de bienes muebles e inmuebles que sean necesarios para cumplir con los objetivos de esta ley.

Actualmente la red vial nacional, según la Ley 5060, se define en los siguientes términos:

1. **Carreteras primarias:** red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia. Rutas de la 1 a la 99, con un total de **2.027,26** Kilómetros.
2. **Carreteras secundarias**: rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales. Rutas de la 100 a la 299, conformada por **2.757,94 Kilómetros.**
3. **Carreteras terciarias**: rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias y secundarias, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes. Rutas de la 300 a la 999, conformada por **3041.03** Kilómetros**.**
4. **Rutas de Travesía:** se definen las calles de **travesía** como el conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida. Las constituyen un total de **153,02** Kilómetros.

Con estas definiciones tan puntuales, sobre las regiones que abarcan las redes viales secundarias no estratégica, terciarias no estratégica y rutas de travesía pasarán a los gobiernos locales para su atención, para que realicen las gestiones pertinentes y competentes sobre estas, y que una de las variables sobre las cuales se basará la fórmula es la extensión y/o longitud de las carreteras clasificadas en dichas redes viales dentro de cada cantón, consejo de distrito, distrito o barrio según corresponda.

Los recursos para la atención plena y exclusiva de la red vial nacional (carreteras primarias, secundarias estratégicas y terciarias estratégicas) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y para la red vial cantonal (carreteras secundarias cantonales, rutas de travesía y carreteras terciarias cantonales) a los gobiernos locales, objeto de esta ley, se proponen los siguientes tributos, ingresos y bienes: los recursos incluidos al inciso a) del artículo 5 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001 y sus reformas, que se distribuirán en un 11,26% para red vial nacional y un 10,49% para la red vial cantonal secundaria cantonal, terciaria cantonal y rutas de travesía, el monto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la Ley 7088, para la red vial nacional, los créditos que por ley están facultados los gobiernos locales a contraer con instituciones de crédito nacionales e internacionales, las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero, el producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública para la atención de las carreteras y puentes de la red vial nacional, las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores para la atención de la red vial nacional y los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

En una adecuada gestión de los activos viales y es el caso de la red vial de Costa Rica, es necesario establecer tres ejes fundamentales de análisis: 1. conocer, 2. controlar y 3. mejorar; no es posible establecer mecanismos de control eficiente de los activos de la red vial si no se conocen a profundidad todos los elementos que la constituyen y es casi imposible mejorar en la gestión si no se tiene control de estos mismos activos.

Según INFORME DE EVALUACIÓN DE LA RED VIAL NACIONAL PAVIMENTADA DE COSTA RICA preparado por: la Unidad de Gestión y Evaluación de la Red Vial Nacional EIC-Lanamme-INF-0193-2021, de los periodos 2020-2021, en Costa Rica se tiene como base cerca de 862 secciones de control que abarcan la red vial nacional pavimentada.

Una vez establecida esta zonificación y definidas las unidades de análisis se incorpora toda la información dentro de los sistemas de información geográfica y se procede a caracterizar, cada una de las secciones de control.

Es a partir del informe de la red vial nacional 2010-2011, que en la caracterización final de las secciones de control se emplean las notas de calidad Q, basadas en los indicadores estructurales y funcionales, con el respectivo análisis de condición deslizante en condición lluviosa. Finalmente, la sección de control es catalogada como candidato a un tipo generalizado de intervención, tales como mantenimiento, rehabilitación o reconstrucción, con el fin de brindar a la Administración una herramienta de gestión fundamentada en información científica, que permita mejorar la toma de decisiones y aumente la eficiencia de la inversión en la red vial nacional.

Los estudios realizados por Lanamme infieren que la red vial primaria, se mantiene en buenas condiciones, la secundaria, en condiciones favorables hacia regulares y la terciaria, se mantiene en un estado deplorable, lo cual podemos asumir con toda seguridad, que el Conavi, no posee la capacidad instalada ni el personal necesario para hacerle frente a esta red vial nacional, dada la importancia que reviste la red vial nacional primaria y la secundaria estratégica, esta conforme esta ley pasarán a ser de exclusiva atención del MOPT y el restante de la red secundaria que es no estratégica y la terciaria, como la rutas de travesía pasarán a ser de atención exclusiva de los gobiernos locales, quienes han demostrado, que puede gestionar de manera más económica y eficiente lo referente a la atención de las vías, tal es el ejemplo de la Ley 8114 y la Ley 9329, con las que se fundamentan las competencias y traslado de recursos con las que se mantienen las redes viales cantonales.

Cabe destacar que las municipalidades tomaron estas redes viales a un 20% de su estado considerado como bueno y después de una ardua gestión de los gobiernos locales, han logrado con recursos limitados y personal municipal y otras acciones, llevar la red vial cantonal a un estado generalmente de bueno en más del 80%, en términos de capa asfáltica, cunetas, mantenimiento preventivo y correctivo, dando a entender que sí están capacitadas para llevar a cabo esta tarea de mantener la red secundaria no estratégica y terciaria.

Finalmente, se puede inferir que uno de los ejes principales de este proyecto de ley, es disminuir el aparato estatal, ya que, al transferir las competencias de la totalidad de la red vial nacional, al MOPT y a los gobiernos locales, se somete al Conavi a un cierre técnico, por lo tanto, todos los contratos de obra, suministros, servicios y cualquier otro vinculado con los objetivos del MOPT, pasarán a formar parte del patrimonio; el tema de los colaboradores, estos pasarían en una parte a la nómina del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y otra a los gobiernos locales, ya que ambos fungen como actores heredados de las competencias de lo que confiere a la red vial nacional actual.

Por las razones antes señaladas me permito presentar a los señores(as) diputados para su estudio y aprobación el presente proyecto de ley. El texto es el siguiente:

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

DECRETA:

**TRASLADO DE LA ATENCIÓN PLENA Y EXCLUSIVA DE LA RED VIAL NACIONAL PRIMARIA, SECUNDARIA Y TERCIARIA ESTRATEGICA**

**AL MOPT Y LA RED SECUNDARIA NO ESTRATEGICA**

**(SECUNDARIA CANTONAL), TERCIARIA NACIONAL**

**(TERCIARIA CANTONAL) Y LAS RUTAS DE**

**TRAVESIA A LOS GOBIERNOS LOCALES**

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1- Objeto de la ley.

La presente ley tiene como finalidad transferir al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y a los gobiernos locales la atención plena y exclusiva de las carreteras primarias, secundarias, terciarias y las rutas de travesía de la red vial nacional, reguladas en la Ley N.º 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972, y sus reformas.

ARTÍCULO 2- Clasificación.

Los caminos públicos, según su función, con su correspondiente órgano competente de administración, se clasificarán de la siguiente manera:

1. Red vial nacional: corresponde su administración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), esta red estará constituida por las siguientes clases de caminos públicos:

1) Carreteras primarias nacionales: red de rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

2) Carreteras secundarias nacionales estratégicas: rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias- así como otros centros de población, producción o turismo, que generen volúmenes de tránsito relativamente altos interregionales o intercantonales y de media distancia (parte de red vial nacional secundaria).

3) Carreteras terciarias nacionales estratégicas: rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias nacionales y secundarias estratégicas, primarias cantonales, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes. (antes denominada parte de la red vial terciaria nacional).

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes deberá clasificar y designar, dentro de la red vial nacional, las carreteras de acceso restringido, en las cuales solo se permitirá el acceso o la salida de vehículos en determinadas intersecciones con otros caminos públicos. También designará las autopistas, que serán carreteras de acceso restringido, de cuatro o más carriles, con o sin isla central divisoria.

b) Red vial cantonal: corresponde su administración a los gobiernos locales. Estará constituida por los siguientes caminos públicos, no incluidos por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes dentro de la red vial nacional:

1) Caminos vecinales: caminos públicos que suministren acceso directo a fincas y a otras actividades económicamente rurales; unen caseríos y poblados con la red vial nacional, por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.

2) Carreteras secundarias cantonales: rutas que conecten cabeceras cantonales importantes -no servidas por carreteras primarias nacionales-, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales y de corta distancia (antes incluida dentro de la red vial nacional secundaria no estratégica).

3) Carreteras terciarias cantonales: rutas que sirven de colectoras del tránsito para las carreteras primarias nacionales y secundarias estratégicas, primarias cantonales, y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región, o entre distritos importantes (antes denominada parte de la red vial terciaria nacional).

4) Calles de travesía: conjunto de carreteras públicas nacionales que atraviesan el cuadrante de un área urbana o de calles que unen dos secciones de carretera nacional en el área referida, de conformidad con el artículo 3 de la Ley 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972.

5) Calles locales: vías públicas incluidas dentro del cuadrante de un área urbana, no clasificadas como travesías urbanas de la red vial nacional.

6) Caminos no clasificados: caminos públicos no clasificados dentro de las categorías descritas anteriormente, tales como caminos de herradura, sendas, veredas, que proporcionen acceso a muy pocos usuarios, quienes sufragarán los costos de mantenimiento y mejoramiento.

ARTÍCULO 3- Definiciones.

Las definiciones para la construcción, rehabilitación, reconstrucción, mejoramiento, obra nueva, mantenimiento y conservación, de los caminos públicos son:

a) Conservación vial:conjunto de actividades destinadas a preservar, de forma continua y sostenida, el buen estado de las vías y los puentes, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario. La conservación vial comprende todo lo que no alcanza a ser construcción de obras nuevas o variación sustancial de estándar de las existentes. Tampoco comprende las obras de restauración que se requieren a causa de emergencias, salvo lo dispuesto por la presente ley como excepción. Dentro de la conservación vial pueden distinguirse las siguientes actividades: mantenimiento (rutinario y periódico), refuerzo, rehabilitación y mejoramientos puntuales**.**

b) Mantenimiento rutinario:conjunto de labores de limpieza de drenajes, control de vegetación, reparaciones menores y localizadas del pavimento 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.

c) 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 recarpetedo asfálticos o de secciones de concreto, según el caso, sin alterar la estructura de las capas del pavimento subyacente. El mantenimiento periódico de los puentes incluye la limpieza, la pintura y la reparación o el cambio de elementos estructurales dañados o de protección.

d) Pares viales: conjunto de dos vías, separadas entre sí, con sentidos opuestos de circulación vehicular, que permiten la distribución del flujo vehicular entrante y saliente de los centros urbanos, situación que permite darle continuidad física y funcional a una determinada ruta de la red vial.

e) Rehabilitación:reparación selectiva y refuerzo del pavimento o la calzada, previa demolición parcial de la estructura existente, con el objeto de restablecer la solidez estructural y la calidad de ruedo originales. Además, por una sola vez en cada caso, podrá incluir la construcción o reconstrucción del sistema de drenaje que no implique construir puentes o alcantarillas mayores. 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.

f) Reconstrucción: renovación completa de la estructura del camino, con previa demolición parcial o total de la estructura del pavimento o las estructuras de puente.

g) 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 y la velocidad de circulación. 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 asfalto, entre otros, y la construcción de estructuras tales como alcantarillas grandes, puentes o intersecciones.

h) Mejoramientos puntuales: corresponden a mejoras o modificaciones localizadas del estándar horizontal o vertical de los caminos, relacionadas con el ancho, el alineamiento, la curvatura o la pendiente longitudinal, a fin de incrementar la seguridad vial. Se consideran mejoramientos puntuales: la construcción de bahías de autobuses, el mejoramiento de cruces, la ampliación puntual de la calzada para ubicar un carril de giro; así como corregir el alineamiento vertical u horizontal de puntos con incidencia de accidentes de tránsito.

i) Obras nuevas: construcción de todas las obras viales que se incorporen a la red vial existente, de acuerdo con la presente ley.

CAPÍTULO II

Competencias

ARTÍCULO 4- Delimitación de la competencia para la atención de la red vial:se delimita la atención y competencia de la red vial como sigue:

a) La atención plena y exclusiva de la red vial nacional será competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, a quien le corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo quinquenal de esta cartera.

b) La atención plena y exclusiva de la red vial cantonal será competencia de los gobiernos locales, a quienes les corresponderá planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento, reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo quinquenal de cada corporación municipal.

Las competencias asignadas en esta ley están dentro de lo comprendido por las carreteras primarias que son aquellas rutas troncales, para servir de corredores, caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

Las carreteras secundarias nacionales estratégicas, son aquellas que sirven de enlace entre los principales centros urbanos del Área Metropolitana, no servidos por las vías primarias nacionales, y las carreteras terciarias cantonales que son aquellas que sirven de colectoras de tránsito para las vías primarias nacionales, secundarias estratégicas o secundarias cantonales, así como de enlace entre los centros urbanos de segundo orden (cabeceras de cantones pequeños y distritos grandes, georreferenciados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla con los requisitos de ley.

La conservación y el mejoramiento de las carreteras definidas en el artículo 2, primarias nacionales y secundarias nacionales estratégicas de la red vial nacional aquí transferidas al MOPT, quedan bajo su titularidad y potestades, y le corresponderá dictar los lineamientos técnicos generales como rector y fiscalizador en la materia para su atención.

La conservación y el mejoramiento de las carreteras definidas en el artículo 2, secundaria cantonal, terciarias cantonal y rutas de travesía aquí transferidas. La titularidad y las potestades de corresponderá a gobiernos locales territorialmente competentes en la zona geográfica donde se encuentren ubicadas cada una de esas vías públicas, siempre bajo los lineamientos técnicos generales que promulgue el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.

El MOPT y las municipalidades podrán invertir recursos económicos transferidos en virtud de esta Ley, en la administración, operación, adquisición y arrendamiento de bienes muebles e inmuebles e inversiones que sean necesarios para cumplir con los objetivos de esta ley.

El MOPT y los gobiernos locales quedan autorizados para intervenir la red vial nacional o cantonal, ante emergencias o imprevistos que se presenten en las vías públicas, ocasionados por fenómenos naturales y otras emergencias, como derrumbes, deslizamientos, hundimientos, socavamientos, o cualquier otra situación que obstruya el libre tránsito en las vías, con lo que se autoriza a estas instancias a utilizar los recursos disponibles independientemente de su fin, bajo los principios de interés público, razonabilidad, eficiencia en el gasto, para habilitar el tránsito en el menor plazo posible. Para el caso de los gobiernos locales los comités cantonales de emergencia deberán realizar la valoración de riesgos y recomendación pertinente para su intervención.

ARTÍCULO 5- Delimitaciones sucesivas.

Las sucesivas circunscripciones de los caminos públicos de la red vial cantonal, así como la modificación del inventario y la catalogación de las rutas existentes a la entrada en vigencia de la presente ley, deberán ser informadas en un plazo de un año por los gobiernos locales al órgano técnico que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) defina para estos efectos, a fin de mantener un registro actualizado a nivel nacional.

ARTÍCULO 6- Esquemas de atención de competencias.

Esta ley faculta la arrogación y la atribución directa, exclusiva y plena de las competencias relativas a la administración al Ministerio de Obras Públicas y Transportes de las carreteras primarias nacionales, secundarias y terciarias nacionales estratégicas y a los gobiernos locales de las carreteras primarias cantonales, rutas de travesía, caminos vecinales, terciaria cantonal, calles locales y caminos no clasificados. No obstante, los gobiernos locales podrán ejercer la competencia transferida en esta ley de manera mancomunada, por medio de convenios, federaciones o confederaciones de municipalidades, o cualquier otro mecanismo de gestión municipal establecido en la normativa jurídica nacional o local, incluyendo la creación de unidades ejecutoras intercantonales o regionales.

La responsabilidad por la ejecución presupuestaria, una vez realizada la transferencia de la competencia, será asumida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y por los gobiernos locales y sus funcionarios, de conformidad con la normativa actual y lo establecido en esta ley.

ARTÍCULO 7- Detalle de las rutas.

A continuación, se detallan las rutas transferidas al Ministerio de Obras Públicas y Transportes que componen la red vial nacional:

Tabla 1. Red vial nacional primaria

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RUTA | EXTENSIÓN (Km) | UBICACIÓN |
| Ruta 1 | 290.07 | San José, Alajuela, Heredia, Guanacaste, Puntarenas |
| Ruta 2 | 356.45 | San José, Cartago, Puntarenas |
| Ruta 3 | 67.27 | San José, Alajuela, Heredia |
| Ruta 4 | 256.46 | Alajuela, Heredia, Guanacaste, Limón |
| Ruta 5 | 8.86 | San José, Heredia |
| Ruta 6 | 59.11 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 10 | 90.40 | Cartago, Limón |
| Ruta 14 | 25.77 | Puntarenas |
| Ruta 17 | 16.71 | Puntarenas |
| Ruta 18 | 49.25 | Guanacaste |
| Ruta 21 | 145.54 | Guanacaste, Puntarenas |
| Ruta 22 | 4.35 | San José |
| Ruta 23 | 12.66 | Puntarenas |
| Ruta 27 | 76.75 | San José, Alajuela, Puntarenas |
| Ruta 32 | 156.85 | San José, Heredia, Limón |
| Ruta 34 | 210.67 | Alajuela, Puntarenas |
| Ruta 35 | 92.38 | Alajuela |
| Ruta 36 | 92.80 | Limón |
| Ruta 39 | 14.91 | San José |

Tabla 2. Red vial nacional secundaria estratégica

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RUTA | EXTENSIÓN (Km) | UBICACIÓN |
| Ruta 107 | 22.14 | Alajuela |
| Ruta 118 | 29.10 | Heredia |
| Ruta 126 | 73.51 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 131 | 20.12 | Alajuela, Puntarenas |
| Ruta 132 | 10.16 | Puntarenas |
| Ruta 141 | 88.59 | Alajuela |
| Ruta 142 | 105.68 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 146 | 15.00 | Alajuela |
| Ruta 147 | 5.18 | San José, Alajuela |
| Ruta 150 | 61.95 | Guanacaste |
| Ruta 151 | 14.64 | Guanacaste |
| Ruta 152 | 18.52 | Guanacaste |
| Ruta 155 | 32.77 | Guanacaste |
| Ruta 159 | 10.91 | Guanacaste |
| Ruta 160 | 229.04 | Guanacaste, Puntarenas |
| Ruta 164 | 65.95 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 175 | 2.29 | San José |
| Ruta 180 | 11.11 | Guanacaste |
| Ruta 209 | 46.90 | San José |
| Ruta 215 | 7.94 | San José |
| Ruta 218 | 32.78 | San José, Cartago |
| Ruta 219 | 32.74 | Cartago |
| Ruta 222 | 26.90 | San José, Cartago |
| Ruta 224 | 31.58 | Cartago |
| Ruta 226 | 40.75 | San José |
| Ruta 230 | 39.58 | Cartago |
| Ruta 237 | 78.98 | Puntarenas |
| Ruta 238 | 50.99 | Puntarenas |
| Ruta 239 | 87.51 | San José, Puntarenas |
| Ruta 240 | 10.50 | Limón |
| Ruta 243 | 33.43 | San José, Puntarenas |
| Ruta 245 | 117.72 | Puntarenas |
| Ruta 247 | 67.94 | Limón |
| Ruta 248 | 39.88 | Limón |
| Ruta 249 | 46.65 | Limón |
| Ruta 250 | 62.48 | Alajuela |
| Ruta 252 | 1.57 | San José |
| Ruta 253 | 19.66 | Guanacaste |
| Ruta 254 | 8.38 | Guanacaste |
| Ruta 256 | 18.38 | Limón |
| Ruta 257 | 1.94 | Limón |

Tabla 3. Red vial nacional terciaria estratégica

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RUTA | EXTENSIÓN (Km) | UBICACIÓN |
| 507 | 63.95 | Heredia |
| 602 | 13.09 | Guanacaste, Puntarenas |
| 603 | 10.16 | Puntarenas |
| 611 | 18.99 | Puntarenas |
| 613 | 30.87 | Puntarenas |
| 618 | 6.35 | Puntarenas |
| 621 | 4.17 | Puntarenas |
| 624 | 6.60 | Puntarenas |
| 728 | 15.12 | Alajuela |
| 804 | 17.30 | Limón |
| 806 | 36.84 | Limón |
| 807 | 3.18 | Limón |
| 809 | 6.11 | Limón |
| 811 | 19.29 | Limón |
| 813 | 12.53 | Limón |
| 911 | 21.71 | Guanacaste |
| 913 | 7.49 | Guanacaste |
| 914 | 12.38 | Guanacaste |
| 922 | 20.08 | Guanacaste |
| 927 | 22.21 | Guanacaste |
| 928 | 8.02 | Guanacaste |
| 933 | 9.57 | Guanacaste |
| 937 | 8.76 | Guanacaste |
| 939 | 6.65 | Guanacaste |

Tabla 4. Síntesis de la red vial nacional según clase y extensión (Km)

|  |  |
| --- | --- |
| RED VIAL NACIONAL SEGÚN CLASE Y EXTENSIÓN (Km) | |
| Clase | Extensión (Km) |
| Red Vial Primaria Nacional | 2,027.26 |
| Red Vial Secundaria Nacional Estratégica | 1,721.72 |
| Red Vial Terciaria Nacional Estratégica | 381.36 |
| Total | 4,130.34 |

ARTÍCULO 8- Detalle de las rutas transferidas a los gobiernos locales.

A continuación, se detallan las rutas transferidas a los gobiernos locales que componen la red vial cantonal:

Tabla 5. Red vial secundaria cantonal

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RUTA | EXTENSIÓN  (Km) | UBICACIÓN |
| Ruta 100 | 3.14 | San José |
| Ruta 101 | 4.27 | San José |
| Ruta 102 | 8.15 | San José |
| Ruta 103 | 3.70 | Heredia |
| Ruta 104 | 8.40 | San José |
| Ruta 105 | 13.68 | San José |
| Ruta 106 | 5.81 | Heredia |
| Ruta 108 | 5.98 | San José |
| Ruta 109 | 3.36 | San José |
| Ruta 110 | 3.46 | San José |
| Ruta 111 | 11.81 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 112 | 11.44 | Heredia |
| Ruta 113 | 14.07 | Heredia |
| Ruta 114 | 15.83 | Heredia |
| Ruta 115 | 1.38 | Heredia |
| Ruta 116 | 14.92 | Heredia |
| Ruta 117 | 4.60 | San José, Heredia |
| Ruta 119 | 6.98 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 120 | 15.10 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 121 | 14.61 | San José |
| Ruta 122 | 8.50 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 123 | 11.48 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 124 | 13.43 | Heredia |
| Ruta 125 | 10.66 | Alajuela |
| Ruta 127 | 5.07 | Heredia |
| Ruta 128 | 5.23 | Heredia |
| Ruta 129 | 5.13 | Heredia |
| Ruta 130 | 17.29 | Alajuela |
| Ruta 133 | 4.86 | Guanacaste |
| Ruta 134 | 3.82 | Alajuela |
| Ruta 135 | 21.93 | Alajuela |
| Ruta 136 | 28.63 | San José, Alajuela |
| Ruta 137 | 41.41 | San José, Alajuela |
| Ruta 138 | 42.99 | Alajuela |
| Ruta 139 | 21.67 | Alajuela |
| Ruta 140 | 38.06 | Alajuela |
| Ruta 143 | 20.15 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 144 | 7.29 | Puntarenas |
| Ruta 145 | 47.15 | Guanacaste |
| Ruta 148 | 11.10 | Alajuela |
| Ruta 149 | 2.59 | Limón |
| Ruta 153 | 1.67 | Alajuela |
| Ruta 154 | 9.17 | Alajuela |
| Ruta 156 | 0.64 | Alajuela |
| Ruta 157 | 8.93 | Guanacaste |
| Ruta 158 | 39.22 | Guanacaste |
| Ruta 161 | 5.20 | Guanacaste |
| Ruta 164 | 35.68 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 165 | 13.89 | Guanacaste |
| Ruta 167 | 4.84 | San José |
| Ruta 168 | 4.01 | Puntarenas |
| Ruta 169 | 5.71 | Alajuela |
| Ruta 170 | 22.89 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 171 | 3.89 | Heredia |
| Ruta 174 | 1.13 | San José |
| Ruta 176 | 2.61 | San José |
| Ruta 177 | 4.30 | San José |
| Ruta 200 | 1.41 | San José |
| Ruta 201 | 1.55 | San José |
| Ruta 202 | 13.43 | San José, Cartago |
| Ruta 203 | 3.62 | San José |
| Ruta 204 | 3.10 | San José |
| Ruta 205 | 6.73 | San José |
| Ruta 206 | 10.79 | San José |
| Ruta 207 | 1.06 | San José |
| Ruta 210 | 4.00 | San José |
| Ruta 211 | 3.06 | San José |
| Ruta 212 | 4.72 | San José |
| Ruta 213 | 3.43 | San José |
| Ruta 214 | 6.86 | San José |
| Ruta 216 | 13.25 | San José |
| Ruta 217 | 7.46 | San José |
| Ruta 220 | 7.39 | San José, Heredia |
| Ruta 221 | 7.97 | San José, Cartago |
| Ruta 223 | 15.29 | Puntarenas |
| Ruta 225 | 31.74 | Cartago |
| Ruta 227 | 36.45 | Alajuela |
| Ruta 228 | 26.59 | Cartago |
| Ruta 229 | 20.71 | Heredia |
| Ruta 231 | 4.75 | Cartago |
| Ruta 232 | 5.80 | Cartago |
| Ruta 233 | 2.45 | Cartago |
| Ruta 234 | 9.70 | Limón |
| Ruta 235 | 7.10 | Puntarenas |
| Ruta 236 | 4.13 | Cartago |
| Ruta 241 | 12.36 | Limón |
| Ruta 242 | 18.25 | San José |
| Ruta 244 | 21.67 | San José |
| Ruta 246 | 6.43 | Puntarenas |
| Ruta 251 | 6.91 | San José, Cartago |
| Ruta 255 | 1.78 | Guanacaste |

Tabla 6. Red vial terciaria cantonal

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| RUTA | EXTENSIÓN (Km) | UBICACIÓN |
| Ruta 301 | 53.71 | San José, Puntarenas |
| Ruta 303 | 16.40 | San José |
| Ruta 304 | 15.12 | San José, Cartago |
| Ruta 306 | 3.61 | San José |
| Ruta 307 | 11.52 | San José |
| Ruta 308 | 7.19 | San José, Heredia |
| Ruta 309 | 6.88 | San José |
| Ruta 310 | 10.05 | San José |
| Ruta 311 | 3.18 | San José |
| Ruta 312 | 1.25 | San José |
| Ruta 313 | 37.70 | San José |
| Ruta 314 | 9.77 | San José |
| Ruta 315 | 14.96 | San José |
| Ruta 316 | 8.91 | San José |
| Ruta 317 | 9.48 | San José |
| Ruta 318 | 18.22 | San José, Puntarenas |
| Ruta 319 | 61.03 | San José |
| Ruta 320 | 17.70 | San José, Puntarenas |
| Ruta 321 | 3.13 | San José |
| Ruta 322 | 17.84 | San José |
| Ruta 323 | 11.35 | San José |
| Ruta 324 | 26.08 | San José |
| Ruta 325 | 10.19 | San José |
| Ruta 326 | 18.57 | San José |
| [Ruta 327](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_327_(Costa_Rica)) | 10.11 | San José |
| [Ruta 328](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_328_(Costa_Rica)) | 23.16 | San José |
| [Ruta 329](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_329_(Costa_Rica)) | 10.26 | San José |
| [Ruta 330](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_330_(Costa_Rica)) | 9.71 | San José |
| [Ruta 331](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_331_(Costa_Rica)) | 8.24 | San José |
| [Ruta 332](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_332_(Costa_Rica)) | 16.13 | San José |
| [Ruta 333](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_333_(Costa_Rica)) | 12.32 | San José |
| [Ruta 334](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_334_(Costa_Rica)) | 14.67 | San José |
| [Ruta 335](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_335_(Costa_Rica)) | 17.37 | San José |
| [Ruta 336](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_336_(Costa_Rica)) | 10.99 | San José |
| [Ruta 401](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_401_(Costa_Rica)) | 5.44 | Cartago |
| [Ruta 402](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_402_(Costa_Rica)) | 21.06 | Cartago |
| [Ruta 403](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_403_(Costa_Rica)) | 3.37 | Cartago |
| [Ruta 404](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_404_(Costa_Rica)) | 8.79 | Cartago |
| [Ruta 405](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_405_(Costa_Rica)) | 14.21 | Cartago |
| [Ruta 406](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_406_(Costa_Rica)) | 10.59 | San José, Cartago |
| [Ruta 407](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_407_(Costa_Rica)) | 6.85 | Cartago |
| [Ruta 408](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_408_(Costa_Rica)) | 28.78 | Cartago |
| [Ruta 409](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_409_(Costa_Rica)) | 8.67 | San José, Cartago |
| [Ruta 411](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_411_(Costa_Rica)) | 12.64 | Cartago |
| [Ruta 413](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_413_(Costa_Rica)) | 20.80 | Cartago |
| [Ruta 414](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_414_(Costa_Rica)) | 29.13 | Cartago |
| [Ruta 415](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_415_(Costa_Rica)) | 49.20 | Cartago, Limón |
| [Ruta 416](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_416_(Costa_Rica)) | 1.23 | Cartago |
| [Ruta 417](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_417_(Costa_Rica)) | 16.83 | Cartago |
| [Ruta 502](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_502_(Costa_Rica)) | 5.97 | Heredia |
| [Ruta 503](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_503_(Costa_Rica)) | 1.50 | Heredia |
| [Ruta 504](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_504_(Costa_Rica)) | 3.02 | Heredia |
| [Ruta 505](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_505_(Costa_Rica)) | 19.12 | Heredia |
| [Ruta 506](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_506_(Costa_Rica)) | 5.93 | Heredia |
| [Ruta 510](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_510_(Costa_Rica)) | 21.24 | Heredia |
| [Ruta 601](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_601_(Costa_Rica)) | 38.33 | Guanacaste, Puntarenas |
| [Ruta 604](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_604_(Costa_Rica)) | 18.00 | Puntarenas |
| [Ruta 605](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_605_(Costa_Rica)) | 14.89 | Puntarenas |
| [Ruta 606](https://es.wikipedia.org/wiki/Ruta_606_(Costa_Rica)) | 52.19 | Guanacaste, Puntarenas |
| Ruta 607 | 8.71 | Puntarenas |
| Ruta 608 | 28.60 | Puntarenas |
| Ruta 609 | 13.87 | Puntarenas |
| Ruta 610 | 21.24 | Puntarenas |
| Ruta 612 | 31.47 | Puntarenas |
| Ruta 614 | 20.94 | Puntarenas |
| Ruta 615 | 11.07 | Puntarenas |
| Ruta 616 | 9.71 | Puntarenas |
| Ruta 617 | 11.50 | Puntarenas |
| Ruta 619 | 11.98 | Guanacaste, Puntarenas |
| Ruta 620 | 5.71 | Puntarenas |
| Ruta 622 | 13.59 | Puntarenas |
| Ruta 623 | 13.65 | Guanacaste, Puntarenas |
| Ruta 625 | 41.00 | Puntarenas |
| Ruta 700 | 3.37 | Alajuela |
| Ruta 702 | 71.31 | Alajuela |
| Ruta 703 | 19.01 | Alajuela |
| Ruta 704 | 12.16 | Alajuela |
| Ruta 705 | 13.66 | Alajuela |
| Ruta 706 | 3.32 | Alajuela |
| Ruta 707 | 24.64 | San José, Alajuela |
| Ruta 708 | 44.50 | Alajuela |
| Ruta 709 | 10.44 | Alajuela |
| Ruta 710 | 4.24 | Alajuela |
| Ruta 711 | 4.79 | Alajuela |
| Ruta 712 | 9.00 | Alajuela |
| Ruta 713 | 17.46 | Alajuela |
| Ruta 714 | 5.93 | Alajuela |
| Ruta 715 | 14.80 | Alajuela |
| Ruta 716 | 6.07 | Alajuela |
| Ruta 717 | 8.69 | Alajuela |
| Ruta 718 | 5.08 | Alajuela |
| Ruta 719 | 5.13 | Alajuela |
| Ruta 720 | 5.96 | Alajuela |
| Ruta 721 | 14.36 | Alajuela |
| Ruta 722 | 6.18 | Alajuela |
| Ruta 723 | 8.48 | Alajuela |
| Ruta 725 | 5.30 | Alajuela |
| Ruta 726 | 5.62 | Alajuela |
| Ruta 727 | 4.21 | Alajuela |
| Ruta 729 | 4.14 | Alajuela |
| Ruta 730 | 6.64 | Alajuela |
| Ruta 731 | 12.16 | Alajuela |
| Ruta 732 | 14.83 | Alajuela |
| Ruta 733 | 41.48 | Alajuela |
| Ruta 734 | 29.56 | Alajuela |
| Ruta 735 | 10.99 | Alajuela |
| Ruta 737 | 13.53 | Alajuela |
| Ruta 738 | 5.60 | Alajuela |
| Ruta 739 | 10.40 | Alajuela |
| Ruta 741 | 16.11 | Alajuela |
| Ruta 742 | 51.38 | Alajuela, Puntarenas |
| Ruta 744 | 13.96 | Alajuela |
| Ruta 745 | 49.08 | Alajuela, Heredia |
| Ruta 746 | 4.90 | Alajuela |
| Ruta 747 | 7.79 | Alajuela |
| Ruta 748 | 17.90 | Alajuela |
| Ruta 749 | 12.04 | Alajuela |
| Ruta 750 | 8.45 | Alajuela |
| Ruta 751 | 26.37 | Alajuela |
| Ruta 752 | 20.78 | Alajuela |
| Ruta 753 | 17.78 | Alajuela |
| Ruta 755 | 9.95 | Alajuela, Puntarenas |
| Ruta 757 | 11.80 | Alajuela |
| Ruta 760 | 21.47 | Alajuela |
| Ruta 761 | 43.36 | Alajuela |
| Ruta 801 | 19.95 | Limón |
| Ruta 802 | 10.67 | Limón |
| Ruta 803 | 10.07 | Limón |
| Ruta 805 | 14.23 | Limón |
| Ruta 810 | 11.29 | Limón |
| Ruta 812 | 22.12 | Limón |
| Ruta 814 | 12.11 | Limón |
| Ruta 816 | 7.01 | Limón |
| Ruta 817 | 29.13 | Heredia, Limón |
| Ruta 901 | 23.85 | Guanacaste |
| Ruta 902 | 27.22 | Guanacaste |
| Ruta 903 | 29.13 | Guanacaste |
| Ruta 904 | 21.47 | Guanacaste |
| Ruta 905 | 13.21 | Guanacaste |
| Ruta 906 | 19.86 | Guanacaste |
| Ruta 907 | 13.41 | Guanacaste |
| Ruta 909 | 11.60 | Guanacaste |
| Ruta 910 | 9.35 | Guanacaste |
| Ruta 912 | 12.05 | Guanacaste |
| Ruta 915 | 16.49 | Guanacaste |
| Ruta 917 | 40.25 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 918 | 22.37 | Guanacaste |
| Ruta 920 | 36.58 | Guanacaste |
| Ruta 921 | 12.42 | Guanacaste |
| Ruta 923 | 14.70 | Guanacaste |
| Ruta 925 | 32.89 | Guanacaste |
| Ruta 926 | 41.80 | Guanacaste |
| Ruta 929 | 13.41 | Guanacaste |
| Ruta 930 | 8.65 | Guanacaste |
| Ruta 931 | 15.23 | Guanacaste |
| Ruta 933 | 6.13 | Guanacaste |
| Ruta 934 | 8.36 | Guanacaste |
| Ruta 935 | 16.29 | Guanacaste |
| Ruta 936 | 30.82 | Alajuela, Guanacaste |
| Ruta 938 | 10.59 | Guanacaste |

Tabla 7. Rutas travesía a trasladar a los gobiernos locales

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| RUTA | SECCIÓN | DESCRIPCION DE SECCIÓN | EXTENSIÓN (Km) |
| 10101 | 19200 | Barrio México CT.10103 (Av. 9, C. 26) Eje Av. 7 - Barrio Santa Terecita (R.218)(Av. 3A C 23) | 3.14 |
| 10102 | 19775 | San Pedro (CT 10104) (Av. 8 C 45) (Eje Av. 8) - Los Yoses (Av. 8 c 33) (Límite Cantonal) | 0.73 |
| 10102 | 19201 | Los Yoses (Av. 8 C. 33) (Lte. Cantonal) - Sabana Este (R 27) (Av. 4 C. 42) | 4.00 |
| 10103 | 19202 | Santa Teresita (R.218) (Av. 11 C.23) (Eje Av. 9)-Barrio Américas (calle Hungría Libre) (R.1) (Av. 9 Ca. 42) | 4.38 |
| 10104 | 19203 | Sabana Este (R, 27) (Gimnasio Nacional) (Av. 10 C. 42)(eje Av. 10) - B. Francisco Peralta (Av. 10)(C. 33)(Lte. Cantonal) | 3.84 |
| 10104 | 19776 | B. Francisco Peralta (Av. 10 C. 33) (Lte. Cantonal) - Río Ocloro (Límite Cantonal) | 3.79 |
| 10104 | 19882 | Río Ocloro (Lte. Cantonal) - Curridabat (C.C. Plaza del Sol)(R.2 ) | 0.21 |
| 10105 | 19204 | El Pacífico (R.214)(R.215)(EJE C. 0)-Río Torres (Límite Cantonal) | 1.65 |
| 10105 | 19675 | Río Torres (Límite Cantonal) - Tournon (R. 5 - R. 108) | 0.25 |
| 10106 | 19205 | Barrio Amon (CT 10103)(Av 9 C. 1 )(Eje C.1 ) - El Pacífico (R 215)(Av. 20)(C. 1) | 1.45 |
| 10107 | 19206 | B. Amon (CT 10103)(Eje C. 9)(Av 9 C. 7) (Hotel Don Carlos)-Plaza González Víquez (R. 215 )(Av. 2 C. 9)(Cruce Ferrocarril) | 1.49 |
| 10108 | 19207 | B. Iglesias Flores(Eje C.10)(R.108) (Servicentro J.S.M)-Cristo Rey(R.214)(Av. 34, C. 10) | 2.64 |
| 10109 | 19208 | Plaza Gonzalez Viquez Eje C. 11 (R.209)(Av. 22 C. 13) Ferretería El Pipiolo - B. Amon Parque Espana CT 10101 Av. 7 C. 11A (Casa Amarilla) | 1.55 |
| 10110 | 19209 | Cristo Rey (Eje C. 12)( R. 214)(Av. 34 Diagonal 32) - B. Iglesia Flores ( CT 10103)(ct. 10108)(Av. 9 C. 10)(Antigua Botica Solera) | 2.56 |
| 10111 | 19210 | Barrio La California(Eje Av. 1)(R.218)(Av. 1 C. 23)-Sabana Este(R.1) (Av. 3 C. 42) | 3.56 |
| 10114 | 19213 | San Francisco Dos Rios (R 207)(Av 60)(C. 49)(Fresas) - Barrio Los Sauces, San José (R 209)(Av 60, C 21) | 1.29 |
| 10116 | 19215 | Los Anonos (R.167) - Pavas(R.104) | 0.88 |
| 10116 | 19216 | Pavas (R.104) - Terminal Aeropuerto Tobías Bolaños | 3.22 |
| 10117 | 19222 | Zapote (R 204) (C. 41) (b.comunica.com) - Zapote (Río Ocloro) (Límite Cantonal) | 0.28 |
| 10117 | 19790 | Zapote (Río Ocloro)(Límite Cantonal) - Los Yoses Av. 10 C.T 10104 (C. 41) | 0.28 |
| 10119 | 19219 | Colonia 15 de Sept(R.39)(Pte. Peatonal) - San Sebastián (R.214) | 1.14 |
| 10120 | 19223 | Barrio La California (R.2) (R 218)(Av. 2A C 29)(Pollos KFC) - Zapote (R. 204) | 0.56 |
| 10121 | 19224 | Río Torres ( Radial ICE)(R. 1) (C. 60) - Sabana Norte ( R. 104)( Av. 3A) | 0.65 |
| 10122 | 19225 | Uruca (R. 3)Puente Juan Pablo ll - Uruca (Vetrasa) (R.108) | 0.50 |
| 10202 | 19301 | Calle el Llano Escazú (R.177) Escazú - Los Anonos (R.177) | 1.27 |
| 10203 | 19302 | Escazú (Ruta 27)(Multiplaza) - Guachipelín (R. 310) | 1.32 |
| 10301 | 19350 | Loma Linda de San Jerónimo, Desamparados(R.213) - El cruce, Desamparados (R. 209) | 2.53 |
| 10304 | 19353 | Desamparados(R.207)-Gravilias Quebrada Caliente(Límite Distrital) | 1.26 |
| 10304 | 19354 | Gravilias Quebrada Caliente (Límite Distrital)-B. Fátima, Desamparados (R.212) | 1.16 |
| 10802 | 19527 | El Alto Guadalupe Goicoechea (R.218) – Ipís (Ciudadela Facio) ( R.218) Iglesia | 3.20 |
| 10804 | 19531 | Barrio Pilar Jiménez(R.201) (R.109) (El Dorado) - Barrio San Gerardo(R.200) (Novacentro) | 0.86 |
| 11001 | 19600 | Alajuelita (R.105) - Urbanización La Aurora (R.177) | 2.86 |
| 11306 | 19681 | Cinco Esquinas (R.100) - Llorente (R.101) | 0.95 |
| 11401 | 19725 | San Blas (R.102) Iglesia - El Carmen de San Vicente (R.117) | 2.45 |
| 11402 | 19726 | Guadalupe Barrio Minerva (R.218) - Quebrada Barreal (Límite Cantonal) | 0.40 |
| 11402 | 19526 | Quebrada Barreal (Límite Cantonal) - San Vicente Moravia (R.102) | 0.88 |
| 11501 | 19777 | Fuentes de Montes de Oca (R.203) - San Pedro Montes de Oca (R.2) | 1.25 |
| 11502 | 19778 | Betania (R.202) Rotonda - Barrio Saprissa (C.T.11501) | 1.00 |
| 11504 | 19781 | Lourdes de Montes de Oca (R.203) - Monterrey de Montes de Oca C.T 11505 | 1.05 |
| 11505 | 19782 | El Cristo Sabanilla (R.203) - Fuentes de Montes de Oca (Lanamme) C. T11501 | 2.71 |
| 11506 | 19529 | Guadalupe, Goicoechea (B. La Robert) (R.218) - B. la Robert Límite Cantonal (Río Torres)(Río Purral) | 0.35 |
| 11506 | 19783 | B. la Robert Límite Cantonal (Río Torres) ( Río Purral)- Sabanilla (R. 202)(Gimnasio del Este)( La Cosecha) | 1.01 |
| 11507 | 19784 | Sabanilla (Rest. La Choza del Indio) (R.202) - Sabanilla Límite Cantonal (Río Torres) | 0.27 |
| 11507 | 19528 | Sabanilla Límite Cantonal (Río Torres) - El Carmen, Mata de Plátano Tanques AYA (R.205) | 0.26 |
| 11508 | 19785 | Betania, Rotonda de la Bandera (R.39) - Los Yoses (R.2) | 1.42 |
| 11509 | 19786 | Betania Rotonda La Bandera (R39) - Boulevard Barrio Dent (R.2) | 1.03 |
| 11510 | 19787 | Barrio Dent Boulevard (C.T 11509) - San Pedro Facultad de Derecho U.C.R(R.39) | 0.31 |
| 11511 | 19788 | La Paulina(Piscinas UCR)R. 202 - Vargas Araya(Barrio González Flores) C.T 11505 | 1.06 |
| 11512 | 19789 | Los Yoses (R2)(C35) - Los Yoses (C37)(C.Los Negritos)(Límite Cantonal) | 0.21 |
| 11512 | 19221 | Los Yoses (C37)(C.Los Negritos)(Límite Cantonal) - Los Yoses (R2)(C45)(Marginal) | 0.47 |
| 11513 | 19779 | Sabanilla Centro (Parque)(R.202) - Sabanilla Alma Mater C.T 11506) | 0.80 |
| 11801 | 19875 | Curridabat (R.2)(POPS) - Curridabat(R.215)(Café Maravilloso) | 1.06 |
| 11802 | 19876 | San Francisco de Dos Ríos (R.211) - Curridabat (R.210) | 1.78 |
| 11804 | 19878 | Curridabat La Galera (R.2) - Guayabos (R.221) | 2.11 |
| 11805 | 19879 | Curridabat (R.210)(Av. 4)(C 3) - Curridabat (C.T 11802)(Av. 6) | 0.54 |
| 11806 | 19880 | Curridabat (Este Av. 1 C 1)(R.215) - Curridabat C.T 11802 (Av. 6 C. 1) | 0.36 |
| 11807 | 19220 | Zapote Archivo Nacional(Límite Cantonal) - Curridabat (José María Zeledón) (CT 11801) | 0.55 |
| 11807 | 19881 | Zapote (Ruta 205)(Av 30 diagonal 26 (Centro Comercial Plaza del Castillo) - Zapote Archivo Nacional (Lte. Cantonal) | 0.65 |
| 20101 | 29001 | Alajuela (B. Tropicana)(R.3,Av-10,C.3)-Alajuela(B. El Carmen)(R.124,Av.10,C.10) | 0.70 |
| 21010 | 29360 | Aguas Zarcas (Ruta 140) - Aguas Zarcas (Ruta 250) | 0.85 |
| 30101 | 39001 | Barrio Los Ángeles, Cartago Ruta 10 (Av. 4 / C.15)-Cartago (AV 2)(c 14)(Parque) | 1.63 |
| 30102 | 39002 | La Joya Cartago (R.236) Av. 4 C. 26 Cementerio - Barrio Los Ángeles Cartago (Liceo Vicente Lachner)(R.10)(Av. 4 C. 13) | 2.10 |
| 30103 | 39003 | Barrio Los Ángeles, Cartago Basílica(Ruta 233)(Av. 1 / C15A)-Barrio La Joya, Cartago(R236)(AV. 1/ C 26) | 2.20 |
| 30104 | 39004 | Cartago CT. 30103 Av. 1 C. 6 - Cartago B. Fátima (Ruta 236) | 1.09 |
| 30105 | 39005 | La Turbina (R219) - Pitahaya (C.T. 30108) Límite Cantonal | 3.95 |
| 30105 | 39250 | Pitahaya (C.T .30108) Límite Cantonal - Tejar del Guarco (Escuela) | 1.28 |
| 30106 | 39006 | Cartago (C.T 30105), Hospital Max Peralta (Av. 10 - C.4) - Cartago Barrio El Carmen (C.T 30105) | 1.26 |
| 30107 | 39007 | Guadalupe de Cartago(R.236) - Intersección Ruta 2 (Escosa) | 1.37 |
| 30108 | 39251 | Tejar del Guarco(R.228) - Tejar del Guarco (Límite Cantonal) (Servicio Mecánico Aguilar) | 0.59 |
| 30108 | 39008 | Tejar del Guarco (Límite Cantonal)(Servicio Mecánico Aguilar) - San Francisco Agua Caliente(R. 231) | 1.49 |
| 30201 | 39000 | Paraíso (Ruta 10) - Paraíso ( B. Llanos de Santa Lucia) (R.10) | 1.71 |
| 30301 | 39125 | Tres Ríos La Unión (R251)(Municipalidad) - Tres Ríos, La Unión (R251) (Soda Seydi) | 0.63 |
| 30302 | 39126 | Tres Ríos La Unión (R.251) - Tres Ríos La Unión (R2)(Plantel Municipal) | 1.07 |
| 30701 | 39225 | Sn Rafael de Oreamuno(Restaurant Zurquí)(R.233)Av. 17A C. 33 - San Rafael Oreamuno (R.233)(Diagonal 1) | 0.72 |
| 30702 | 39226 | Caballo Blanco (R.10)(Estación Servicio Los Ángeles) - San Rafael de Oreamuno(R.233) | 1.21 |
| 30703 | 39105 | La Fuente Paraíso (Ruta 10) - Calle de Fuentes (Límite Cantonal) | 1.50 |
| 30703 | 39227 | Calle de Fuentes (Límite Cantonal) - Boquerón (R.230) | 1.61 |
| 30801 | 39252 | Tejar del Guarco(Bar Reno City) (R.228) - Pueblo Nuevo del Guarco(R.2) | 1.13 |
| 40111 | 49011 | Radial Castella (R.1) - Barreal (R.106) | 0.59 |
| 40112 | 49012 | Pitahaya (R.106) - La Aurora (R.111) | 1.00 |
| 40301 | 49150 | Santo Tomas, STO Domingo, Heredia (R. 116) - Barrio El Socorro, STO Domingo (R. 117) | 2.88 |
| 40711 | 49285 | Radial Intel (Pte. Intel)(R. 1) - Calle Rivera (Boulevard Intel)(R. 129) | 1.01 |
| 40712 | 49286 | Asunción (R.111) - Calle Don Chico (Testigos de Jehova )(Calle Arbolito)(C.T. 40713) | 1.23 |
| 40713 | 49287 | Calle La Rivera Radial Firestone(R.129) - Calle El Avión Intel (R.129) | 1.60 |
| 61006 | 69280 | Paso Canoas (R. 238)(Dreams Antiguo Bar Kartier) - Paso Canoas (R2)(Parada Taxis Paso Canoas) | 0.51 |
| 70201 | 89100 | Guápiles (R.32)Hotel Talamanca - Guápiles, Camino Cant 7-02-002 | 1.23 |
| 10123 | 19676 | Barrio Tournon, 100 metros Norte de Buses del Caribe (C.T 10106) - Barrio Amon (Hotel La Oficina)(C.T 10106) | 0.39 |
| 40305 | 49154 | Plantel MOPT, Santo Domingo (R. 5) - MCDonalds, Santon Domingo (R. 5) | 0.84 |
| 40102 | 49001 | Servicentro CASAQUE (R. 113) - Pirro (R.3) | 2.06 |
| 40101 | 49000 | Barrio Corazón de Jesús (R. 113) - Entronque Ruta Nacional N. 3 | 1.58 |
| 40902 | 49801 | Entronque Ruta 115 San Pablo, Parque Iglesia - Entronque R. 5 Heredia, Río Pirro | 1.60 |
| 40901 | 49800 | Mas x Menos San Pablo entronque Ruta 5 - San Pablo, entronque Ruta 115 | 0.33 |
| 40903 | 49802 | Bar Pepe, San Pablo entronque Ruta 5 - San Pablo , entronque CT. 40902 | 0.25 |
| 40302 | 49151 | Entronque Ruta 5 Santo Domingo 100 m Oeste de la Plaza - entronque Ruta 5 Santo Domingo 100 m Norte de La Cruz Roja | 0.59 |
| 40303 | 49152 | Entronque Ruta 5 Santo Domingo 40 m Norte Bomberos - Entronque Ruta 5 Santo Domingo 50 m Sur de la Bomba | 0.49 |
| 11307 | 19682 | Tibás San Jerónimo Ruta 5 - Tibás, San Juan Ruta 5 | 1.34 |
| 10801 | 19525 | Servicentro Las Águilas, Guadalupe Ruta 218 - Cruce Moravia, Guadalupe Ruta 218 | 1.66 |
| 10803 | 19532 | 100 m Este Municipalidad de Goicohechea, Guadalupe Ruta 218 - Río Torres, Límite Cantonal | 0.46 |
| 10803 | 19533 | Río Torres, Límite Cantonal - Rotonda Betania, Montes de Oca Ruta 202 | 0.28 |
| 11403 | 19727 | Biblioteca Pública, Moravia San Vicente Ruta 102 - SYKES, Moravia Ruta 200 | 1.18 |
| 21001 | 21350 | Barrio San Roque, Cuidad Quesada (Liceo San Carlos)( proyecto Radial 181) - Barrio Lourdes, Cuidad Quesada ( Estacion de Servicio Loyva S.A) (Ruta 141) | 2.55 |
| 21003 | 31352 | Cuidad Quesada, Centro ( Edificio Senorial R. 141) - Barrio San Martín, Cuidad Quesada ( Estadio Carlos Ugalde)( R. 140) | 1.15 |
| 20201 | 29002 | Santa Clara, Ruta 141 - Puente Lte. Cantonal | 5.36 |
| 20201 | 29003 | Puente Lte. Cantonal - Bajo Rodríguez Ruta 702 | 0.33 |
| 11808 | 19883 | Curridabat (Ruta 2/Calle 97)(Calle Malinche) - Curidabat (Ruta 221/Avenida 32(Calle El Dorado) | 0.30 |
| 11809 | 19884 | Curridabat (Ruta 2) (INTUS CFIA) - Curridabat (Ruta 221) (Pequeno Mundo) | 0.28 |
| 40904 | 49803 | San Pablo, Hogar de Ancianos (Ruta 5) - San Pablo, Plaza Deportes La Puebla ( C.T 40902) | 0.08 |
| 11803 | 19877 | Curridabat (Ruta 2)(McDonalds) - Curridabat (C.T 11807)(Avenida 26 / Calle 75) | 0.80 |
| 10124 | 19226 | Hatillo 2(Int. Ruta 176)(Av. 24/Calle 44) - Hatillo 8 (Int. Ruta 39) | 0.80 |
| 10124 | 19227 | Hatillo 8(Int R.39-Hatillo 7 (Av. 28) | 0.80 |
| 10124 | 19228 | Hatillo 6 (Av. 28 B/ Calle 7)- Hatillo (Int. R. 39) | 0.80 |
| 10124 | 19229 | Hatillo (Int. R. 39)- Hatillo (R. 176) (Av.Central/Final Boulevard) | 0.80 |
| 10125 | 19230 | San Francisco de Dos Ríos (R.204)(Av. 3) - San Francisco de Dos Ríos (R. 211)(Calle 43) | 0.30 |
| 10112 | 19211 | Barrio El Carmen (R. 218) (Eje Av.3) - B. El Carmen (C.T. 10107) | 1.51 |
| 60101 | 69000 | Barranca (R. 17)(Esc. Augusto Colombari) - Barranca(R.23)(Cementerio) | 1.01 |

Tabla 8. Síntesis de la red vial nacional según clase y extensión (Km) a trasladar a los gobiernos locales

|  |  |
| --- | --- |
| RED VIAL NACIONAL SEGÚN CLASE Y EXTENSIÓN (Km) | |
| Clase | Extensión (Km) |
| Red vial secundaria cantonal | 1,036.23 |
| Red vial terciaria cantonal | 2,659.67 |
| Rutas de travesía | 153.02 |
| Total | 3,848.91 |

ARTÍCULO 9- Transferencia de insumos y colaboración.

El MOPT colaborará y transferirá a solicitud expresa de los gobiernos locales y sus alianzas público privadas, federaciones de municipalidades y concejos municipales de distrito, bienes instalados para el procesamiento de asfalto, materiales remanentes, material perfilado, maquinaria y equipo para la construcción y conservación de la red vial cantonal y nacional. Lo anterior, sin que estas trasferencias queden afectas al presupuesto otorgado por la Ley N.° 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria, en el caso de las corporaciones municipales, para la implementación de la atención a la red vial a su cargo.

CAPÍTULO III

FINANCIAMIENTO

ARTÍCULO 10- Recursos para la atención de las redes viales.

Para la atención plena y exclusiva de la red vial nacional (carreteras primarias, secundarias estratégicas y terciarias estratégicas) del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y para la red vial cantonal (carreteras secundarias cantonales, rutas de travesía y carreteras terciarias cantonales) de los gobiernos locales, contarán con los siguientes tributos, ingresos y bienes:

a) Los recursos incluidos en el artículo 16 de la presente ley, correspondientes al inciso a) del artículo 5 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas.

b) El monto equivalente al cincuenta por ciento (50%) de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de vehículos, previsto en el artículo 9 de la Ley 7088, para la red vial nacional.

c) Los créditos que por ley están facultados los gobiernos locales a contraer con instituciones de crédito nacionales e internacionales. Para efectos del Poder Ejecutivo de requerirse el aval del Estado, será necesario contar con la aprobación de la Asamblea Legislativa.

d) Las donaciones y las ganancias o utilidades que produzca la inversión de excedentes en el mercado financiero.

e) El producto de los peajes sobre puentes y vías públicas, no sujetos a concesiones de obra pública para la atención de dichas carreteras y puentes de la red vial nacional.

f) Las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones de automotores para la atención de la red vial nacional.

g) Los demás bienes, muebles, inmuebles y derechos que lo integren.

Los fondos correspondientes para la atención de la red vial secundaria cantonal, rutas de travesía y terciarias cantonales, serán girados directamente a los gobiernos locales por la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda, a partir de la promulgación de la presente ley. Dichos recursos serán transferidos totalmente a los gobiernos locales, según los criterios de distribución establecidos en la presente ley y se destinarán a la administración general de la red vial cantonal secundaria, rutas de travesía y terciaria conforme lo establecido en artículo 16, inciso b) de la presente ley.

Los gobiernos locales quedan debidamente autorizados para asignarles los recursos proporcionales a los respectivos consejos municipales de distrito, conforme a los parámetros de distribución y asignación establecidas en artículo 16, inciso b) de esta ley, para la atención de la red vial secundaria cantonal, rutas de travesía y terciarias cantonales que corresponden a su jurisdicción.

ARTÍCULO 11- Gestión de recursos de la cooperación internacional.

El órgano técnico que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) designe para estos efectos, a instancia de los gobiernos locales, podrá gestionar la obtención de cooperación técnica y financiera internacional orientada a la atención plena de las carreteras primarias cantonales y terciarias cantonales.

ARTÍCULO 12- Destino de los recursos en caso de emergencias.

En caso de que existan emergencias que dañen la infraestructura vial cantonal deberán ser notificadas ante la Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias (CNE), demostrándose la causa-efecto de esta, y se podrán asignar los recursos establecidos por esta ley.

ARTÍCULO 13- Coordinación de las Direcciones Regionales del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y los gobiernos locales.

Las direcciones regionales de la División de Obras Públicas pertenecientes al Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) o, en su defecto, el órgano que este Ministerio designe, deberá coordinar exclusivamente en temas de rectoría técnica y fiscalización sus actividades, de conformidad con lo que requieran los gobiernos locales para la implementación de la atención plena y exclusiva de las carreteras primarias cantonales, rutas de travesía y terciarias cantonales.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES MODIFICATORIAS, FINALES Y TRANSITORIAS

SECCIÓN I

Disposiciones modificatorias

ARTÍCULO 14-Se reforma el artículo 4 de la Ley N.° 5060, de 22 de agosto de 1972, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 4- El ancho de la carretera y de los caminos vecinales para las nuevas rutas que no están contempladas en esta ley, será el que indique el departamento técnico correspondiente del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, sin que pueda ser menor de veinte metros para las primeras y de catorce metros para los segundos que se declaren posterior a la vigencia de la presente ley.

Para todos aquellos caminos públicos declarados antes de la entrada en vigencia de la presente ley, con anchos y derechos de vía menores a los indicados y que han sido reconocidos y codificados tanto por el MOPT como por los gobiernos locales, no aplican las dimensiones anteriores de ancho.

ARTÍCULO 15- Se reforma el artículo 2 de la Ley N.º 3155, Ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), del 5 de agosto de 1963, y sus reformas, para que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

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

a) Planificar, construir, mantener y mejorar las carreteras y caminos de la red vial nacional y controlar los derechos de vía de las carreteras de dicha red existentes o en proyecto. Regular, controlar y vigilar el tránsito y el transporte por los caminos públicos. Ejercer la fiscalización y la rectoría técnica en materia de infraestructura vial, en virtud de lo cual debe asesorar y coordinar, con los gobiernos locales, sobre las regulaciones técnicas y logísticas indispensables que atañen a la adecuada funcionalidad de la red vial cantonal, considerada por separado y en integración con la red vial nacional excepto las carreteras de la red secundaria y terciaria.

b) Construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales y regular y controlar el transporte aéreo.

c) Controlar y regular el transporte ferroviario.

d) Construir, mantener y mejorar los puertos de altura, los puertos de cabotaje y vías fluviales. La administración de vías de aguas interiores estará a cargo de entidades locales y en el caso de existir instituciones especializadas en construcción y administración portuaria, el Ministerio de Transportes únicamente colaborará con tales instituciones en el cumplimiento de sus fines. En los puertos de Limón y Puntarenas se mantiene la situación jurídica existente en relación con los muelles; sin embargo, el Ministerio de Transportes se interesará en el estudio y solución de los problemas portuarios de ambos lugares.

e) Desarrollar estudios tendientes a establecer las condiciones mínimas en que convenga mantener la red vial nacional.

f) Aprobar los planes quinquenales definitorios de las políticas generales de la Comisión Nacional de Vialidad, que servirán de base para formular los presupuestos anuales para la adecuada atención de la red vial nacional.

g) 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. El producto de los peajes únicamente podrá ser utilizado en la carretera que generó el monto respectivo.

h) Establecer las normas relativas a pesos y dimensiones máximos que deben tener los vehículos que circulen en la red vial nacional.

i) Fiscalizar la ejecución correcta de los contratos suscritos con terceros particulares.

j) Suscribir contratos y contraer empréstitos con entidades de crédito internas o externas. De requerirse el aval del Estado, será necesaria la aprobación de la Asamblea Legislativa.

k) Suscribir los contratos de trabajo y los de obra, suministros y servicios y ejercer la fiscalización que proceda.

l) Propiciar la capacitación de su personal y coordinar en conjunto con el Sistema Nacional de Capacitación Municipal la capacitación del personal municipal.

m) Promover la investigación y transferencia de tecnología en el campo de la conservación y construcción vial, con gobiernos locales, instituciones y organizaciones nacionales o internacionales.

n) Emitir criterios técnicos para actualizar, periódicamente, la clasificación de la red vial nacional.

ARTÍCULO 16- Reforma de la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias.

Para que se reforme el artículo 5 de la Ley N.º 8114, Ley de Simplificación y Eficiencia Tributarias, de 4 de julio de 2001, y sus reformas, para que se lea de la siguiente manera:

Artículo 5- Destino de los recursos

Del producto anual de los ingresos provenientes de la recaudación del impuesto único sobre los combustibles, se destinará un cuarenta y ocho coma sesenta por ciento (48,60%) con carácter específico y obligatorio para el Ministerio de Hacienda, el cual, por intermedio de la Tesorería Nacional, se lo girará directamente a cada una de las siguientes instituciones:

a) El once coma veintiséis por ciento (11,26%) se destinará para la atención de la Red Vial Nacional (primaria, secundaria y terciaria estratégica), dentro del Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, los cuales se destinarán exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento, la rehabilitación y la construcción de obras viales nuevas de la red vial nacional.

b) Un diez coma cuarenta y nueve por ciento (10,49%) a favor de los gobiernos locales, para la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal (secundaria cantonal, rutas de travesía y terciaria cantonal), monto que será priorizado conforme a lo establecido en el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) para estas nuevas rutas cantonales, que se destinará exclusivamente a la conservación, el mantenimiento rutinario, el mantenimiento periódico, el mejoramiento y la rehabilitación de dichas carreteras.

Una vez cumplidos estos objetivos, los recursos sobrantes se utilizarán para construir obras viales nuevas de la red vial cantonal.

Dicha red vial secundaria cantonal, rutas de travesía y terciaria cantonal, que están compuesta por parte de los caminos y calles que estaban bajo la administración del Conavi y que pasan a ser de la atención plena y exclusiva de los gobiernos locales, indicadas en artículo 8 de la presente ley y que constan en los registros oficiales del Ministerio Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como toda la infraestructura complementaria e inventariada y georreferenciada y se encuentren en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley será asumida por los gobiernos locales.

La totalidad de la suma correspondiente al diez coma cuarenta y nueve por ciento (10,49%) será girada directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda y será asignado de acuerdo con los siguientes parámetros:

i. El setenta por ciento (70%), según la extensión de la suma de la red vial secundaria y terciaria cantonal y rutas de travesía, conforme la territorialidad de cada gobierno local, inventariada y debidamente registrada en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y establecida en artículo 8 de la presente ley, la cual en un plazo de tres meses al rige de la presente ley, el MOPT indicará los kilómetros que corresponden a la Jurisprudencia Territorial de cada gobierno local.

ii. El restante treinta por ciento (30%), según el índice de población elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) del Ministerio de Economía Industria y Comercio, los cantones con mayor población recibirán proporcionalmente mayores recursos en relación directa con el tránsito promedio diario y sus equivalencias implica un mayor deterioro y desgaste de la red vial.

c) Un veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) a favor de las municipalidades, para la atención de la red vial cantonal vigente, monto que será priorizado conforme a lo establecido en el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipalidad.

Dicha red vial está compuesta por todos los caminos y calles bajo administración de los gobiernos locales, inventariados y georreferenciados como rutas cantonales por estas, y que constan en los registros oficiales del Ministerio Obras Públicas y Transportes (MOPT), así como por toda la infraestructura complementaria, siempre que se encuentre en terrenos de dominio público y cumpla los requisitos de ley.

La totalidad de la suma correspondiente a este veintidós coma veinticinco por ciento (22,25%) será girada directamente a las municipalidades por la Tesorería Nacional, de acuerdo con los siguientes parámetros:

i.El cincuenta por ciento (50%), según la extensión de la red vial de cada cantón inventariada por los gobiernos locales y debidamente registrada en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

ii.El treinta y cinco por ciento (35%), según el Índice de Desarrollo Social Cantonal (IDS) elaborado por el Ministerio de Planificación y Política Económica (Mideplan). Los cantones con menor IDS recibirán proporcionalmente mayores recursos.

iii.El quince por ciento (15%) restante será distribuido en partes iguales a cada una de las municipalidades.

La ejecución de estos recursos de los incisos b) y c) se realizará bajo la modalidad participativa de ejecución de obras. El destino de los recursos lo propondrá, a cada concejo municipal, una junta vial cantonal o distrital, en su caso, nombrada por el mismo concejo, la cual estará integrada por representantes del gobierno local y de la comunidad, por medio de convocatoria pública y abierta, de conformidad con lo que determine el reglamento de la presente ley.

d) Un tres coma cinco por ciento (3,5%), exclusivamente al pago de servicios ambientales, a favor del Fondo Nacional de Financiamiento Forestal (Fonafifo).

e) Un cero coma uno por ciento (0,1%) al pago de beneficios ambientales agropecuarios, a favor del Ministerio de Agricultura y Ganadería, para el financiamiento de los sistemas de producción agropecuaria orgánica.

f) Un uno por ciento (1%) a garantizar la máxima eficiencia de la inversión pública de reconstrucción y conservación óptima de la red vial costarricense, a favor de la Universidad de Costa Rica. Esta suma será girada directamente por la Tesorería Nacional a la Universidad de Costa Rica, que la administrará bajo la modalidad presupuestaria de fondos restringidos vigente en esa entidad universitaria, mediante su Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales (Lanamme), el cual velará por que estos recursos se apliquen para garantizar la calidad de la red vial costarricense, de conformidad con el artículo 6 de la presente ley. En virtud del destino específico que obligatoriamente se establece en esta ley para los recursos destinados al Lanamme, se establece que tales fondos no afectarán, de ninguna manera, a la Universidad de Costa Rica, en lo que concierne a la distribución de las rentas que integran el Fondo Especial para el Financiamiento de la Educación Superior, según las normas consagradas en el artículo 85 de la Constitución Política.

g) Cada año, el Ministerio de Hacienda incorporará en el proyecto de presupuesto ordinario y extraordinario de la República una transferencia inicial de mil millones de colones (¢1,000.000.000,00), a favor de la Cruz Roja Costarricense; esta suma será actualizada anualmente con base en el índice de precios al consumidor, calculado por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). La Cruz Roja Costarricense asignará estos recursos de la siguiente manera:

i)El ochenta y cinco por ciento (85%) a los comités auxiliares.

ii)Un cinco por ciento (5%) a la Dirección Nacional de Socorros y Operaciones.

iii)Un diez por ciento (10%) a la administración general.

El monto asignado a los comités auxiliares se distribuirá de acuerdo con los índices de población, el área geográfica y la cobertura de cada comité. Se respetarán los siguientes porcentajes:

1)El noventa por ciento (90%) para los gastos de operación, así como a la reparación, la compra y el mantenimiento de vehículos y equipo.

2) Un diez por ciento (10%) para gastos administrativos.

SECCIÓN ll

Derogatorias

ARTÍCULO 17- Deróguese la Ley N.° 7798, Ley de Creación del Consejo Nacional de Viabilidad, de 30 de abril de 1998.

ARTÍCULO 18- Deróguese el artículo 1 de la Ley N.° 5060, Ley General de Caminos Públicos, de 22 de agosto de 1972.

SECCIÓN III

Disposiciones finales

ARTÍCULO 19- Recursos para la red vial cantonal.

Los recursos establecidos en el artículo 16, inciso b) y c) de esta ley, en lo pertinente a trasferir a los gobiernos locales, para la atención plena y exclusiva de la red vial cantonal, serán girados por la Tesorería Nacional del Ministerio de Hacienda, directamente a cada gobierno local, siguiendo los mecanismos propios de caja única del Estado.

Los recursos se girarán obligatoriamente de manera separada conforme a los incisos b) y c) del artículo 16 de esta ley, en forma bimensual en los primeros quince días de cada bimestre para los primeros cinco bimestres y para el último bimestre antes del cierre de cada ejercicio económico. Dichos recursos serán considerados como fondos con destino específico, los cuales no tendrán ningún efecto presupuestario en los términos de los artículos 20, 30 y 179 de la Ley N.º 7794, Código Municipal, de 30 de abril de 1998, y el inciso f) del artículo 10 de la Ley N.º 9303, Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, de 26 de mayo de 2015, así como en relación con el cálculo de los aportes que deban hacer las municipalidades a las federaciones, confederaciones u otras entidades a las que pertenezcan.

ARTÍCULO 20- Declaratoria Interés Nacional.

Declárase la conservación de la red vial actividad ordinaria de servicio público prioritario e interés nacional.

ARTÍCULO 21- Kilómetros por cantón.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes por el órgano técnico pertinente, conforme el inventario de las rutas establecidas y asignadas a los gobiernos locales en el artículo 8 de la presente ley deberá cuantificar la longitud en kilómetros correspondientes a cada uno de los gobiernos locales y consejos de distrito y deberán ser informados en un plazo de tres meses a estos.

ARTÍCULO 22- Reglamentación.

El Poder Ejecutivo, sin perjuicio del traslado de la competencia, deberá reglamentar la presente ley, en un término de tres meses a partir de su vigencia, en coordinación y colaboración con la Unión Nacional de Gobiernos Locales.

SECCIÓN IV

Disposiciones transitorias

TRANSITORIO I- Sin detrimento del traslado de recursos, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) contará con un plazo de seis meses a partir de la publicación de esta ley, para definir el órgano técnico encargado de ejercer las actividades de asesoría, coordinación y logística con los gobiernos locales, a efectos de llevar a cabo un proceso ordenado y efectivo de la transferencia de competencia y recursos para la atención plena de las carreteras secundarias y terciarias de la red vial nacional.

TRANSITORIO II- Todos los derechos y las obligaciones contraídos por Consejo Nacional de Vialidad (Conavi), derivados de contratos de obra, suministros y servicios y cualquier otro, vinculados con los objetivos del el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, pasarán a ser parte de su patrimonio.

TRANSITORIO III- La transferencia de funcionarios o empleados del Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a las municipalidades o a cualquier otra institución pública, en virtud de la presente ley, se efectuará sin perjuicio alguno de sus derechos laborales adquiridos.

Rige a partir de su publicación.

Gilberth Jiménez Siles Luis Fernando Mendoza Jiménez

Pedro Rojas Guzmán Katherine Andrea Moreira Brown

Geison Enrique Valverde Méndez Danny Vargas Serrano

Horacio Alvarado Bogantes Carlos Andrés Robles Obando

Alejandro Pacheco Castro María Marta Carballo Arce

Jorge Antonio Rojas López

**Diputados y diputadas**

NOTAS: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

El texto fue confrontado y revisado por el Departamento de Servicios Parlamentarios, para hacerle los ajustes formales requeridos por el SIL. (22-07-2022)